



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

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – проєкт Закону).

- Додатки:
1. Проєкт Закону на 24 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту Закону на 29 арк. в 1 прим.
 3. Оприлюднене повідомлення про оприлюднення проєкту Закону на 1 арк. в 1 прим.
 3. Порівняльна таблиця до проєкту Закону на 48 арк. в 1 прим.
 4. Копія наказу про тимчасове покладання виконання обов'язків Міністра на 1 арк. в 1 прим.

Т. в. о. Міністра

Дмитро АБРАМОВИЧ

Сергій АЛЕКСАНДРОВ 351 41 53



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000F41F2D000CA87B00

Підписувач Абрамович Дмитро Васильович

Дійсний з 22.11.2019 00:00:00 по 22.11.2021 00:00:00

Аналіз регуляторного впливу
проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих
актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів
відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та
Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і
їхніми державами-членами, з іншої сторони»

I. Визначення проблеми

Стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху призводить до росту кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та їх негативних наслідків. За даними статистики, порівняно з країнами Європейського Союзу (далі – ЄС), Україна має надзвичайно низький рівень показників безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Згідно з даними офіційної статистики, наданої Управлінням безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, за період з 01.01.2019 по 31.12.2019 загальна кількість ДТП склала 168,1 тис, внаслідок яких загинули 3,5 тис осіб та 31,9 тис травмовано.¹

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них значно впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод, втрати органів державної влади (поліції) у зв'язку з пошкодженням майна, недоотримані податки.

Основними причинами високого травматизму та смерті людей в Україні внаслідок ДТП є:

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху;
- перевищення допустимої швидкості руху транспортних засобів;
- порушення режиму праці та відпочинку водіями транспортних засобів;
- недостатній рівень водійської компетентності, майстерності;
- неналежний технічний стан транспортних засобів;
- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху;
- відсутність належної системи державного нагляду (контролю) за відповідністю транспортних засобів технічним вимогам сучасних стандартів безпеки, недосконалість системи перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;
- часткове законодавче врегулювання питань щодо відповідності транспортних засобів технічним стандартам та вимогам безпеки дорожнього



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000F41F2D000CA87B00

Підписувач Абрамович Дмитро Васильович

Дійсний з 22.11.2019 00:00:00 по 22.11.2021 00:00:00

руху, організації безпечної праці водіїв, мобільних працівників автотранспортної галузі.

Разом з тим необхідно зазначити, що законодавство України містить вимоги щодо необхідності обладнання комерційних транспортних засобів обмежувачами швидкості та тахографами, а також вимоги стосовно постійного підвищення та підтвердження кваліфікації водіїв транспортних засобів, однак, через відсутність в Україні дієвого державного нагляду (контролю) та штрафних санкцій за невиконання цих норм, призводить до ігнорування перевізниками та водіями зазначених вимог, насамперед тими, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, оскільки міжнародні перевізники вимушені чітко та у повному обсязі виконувати зазначені вимоги, у зв'язку з контролем державних інспекційних органів в країнах ЄС.

Необхідно зазначити, що з 2020 року відповідно до Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ, підписаної міністрами транспорту країн - членів Міжнародного Транспортного Форуму 28 травня 2015 року в м. Лейпциг, водії, які здійснюють міжнародне перевезення вантажів в системі квот ЄКМТ, повинні підтвердити свою компетентність шляхом пред'явлення кваліфікаційної картки водія. Наразі в Україні зазначені картки водіям видаються тільки одним навчальним центром, який акредитований академією MCAT (IRU), через що водії, які здійснюють міжнародні перевезення змушені отримувати картку водія на території держав членів ЄС. Водії, які здійснюють внутрішні перевезення таких карток не отримують.

Разом з цим статтями 34 та 59 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) передбачено, що обов'язок перевізників організовувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту та повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію, вимоги до якої та порядок її підтвердження визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

На підставі вищезазначених статей Міністерство інфраструктури України наказом від 26 липня 2013 року № 551, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 серпня 2013 року за № 1454/23986 затверджено Порядок підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту (далі – Порядок). Цим Порядком визначено організаційну структуру системи підвищення кваліфікації, встановлено процедури визначення навчальних центрів з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів та вимоги до них, процедури перевірки знань керівників і спеціалістів. Наразі Мінінфраструктури готує зміни до Порядку з метою удосконалення навчальних програм та видачі документів, що засвідчують компетенцію керівників та водіїв транспортних засобів.

Крім того, статтею 34 Закону передбачено, що автомобільний перевізник повинен утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному

стані, забезпечувати контроль технічного і санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут.

Також, відповідно до статті 34 Закону автомобільний перевізник повинен забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства, забезпечувати проведення стажування та інструктажу водіїв у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Водночас, частиною четвертою статті 20 Закону передбачено, що до перевезень пасажирів автобусами у нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв.

На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення.

Слід звернути увагу на особливості регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів та порядок його обліку для автомобільних перевізників та водіїв, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів чи/та вантажів колісними транспортними засобами, оскільки це питання вже врегульовано Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106.

Також зазначаємо, що обов'язкове обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості та тахографами для комерційних транспортних засобів запроваджено з 2012 року Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898, який розроблено з метою виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів.

Однак, через відсутність відповідальності за невиконання вищевказаних вимог законодавства, а також невизначення державного органу, який здійснюватиме контроль за їх дотриманням, вказані норми законодавства на сьогодні практично не виконуються. Таке законодавче регулювання надає можливість перевізникам випускати на лінію транспортні засоби без технічного огляду та у неналежному технічному стані, за кермом яких часто знаходяться водії низької кваліфікації або які працюють понаднормово. Це у свою чергу

негативно впливає на рівень аварійності та тяжкості дорожньо-транспортних пригод.

Всі ці чинники впливають на безпеку руху під час перевезення пасажирів та вантажів.

Встановлення відповідальності як водія, так і перевізника за використання (допущення до руху) транспортних засобів без тахографів (або із вимкненими тахографами), за непроходження транспортних засобів перевірки на придатність до експлуатації та керування транспортним засобом без свідоцтва підтвердження професійної компетенції водія сприятиме забезпеченню безпеки життя та здоров'я громадян, які користуються автомобільним транспортом, а також є учасниками дорожнього руху.

Разом з цим, в останні роки спостерігається постійна тенденція зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, що в свою чергу впливає на питомі показники, кількості та тяжкості ДТП, а також на стан навколишнього середовища.

За оціночними даними, у 2018 році на тисячу українців припадало понад 200 автомобілів.

Станом на 2018 рік середній вік автомобіля у володінні українців склав понад 19 років, що не може не впливати як на безпеку дорожнього руху, безпеку експлуатації автомобілів, так і на стан навколишнього середовища. За результатами аналізу структури автопарку за роками випуску, варто зазначити, що найбільш масовими авто в Україні є автомобілі 2008 року випуску.

Основну масу викидів шкідливих речовин автотранспортом складають діоксиди азоту, оксиди вуглецю, сірководню. Для здоров'я населення загрозою є канцерогенні речовини (бензол, свинець та інші) та небезпечні органічні речовини (формальдегід, акролеїн, толуол, ксилоли).

За даними мережі спостережень Національної гідрометслужби України, середні концентрації шкідливих речовин в містах, де проводились спостереження, перевищували середньодобові гранично допустимі концентрації (ГДКс.д.) з формальдегіду – в 2,3 рази, з діоксиду азоту – в 1,5 рази. Вміст фенолу був на рівні 1,0 ГДКс.д. За середніми концентраціями перевищення ГДКс.д. зафіксовано з формальдегіду у 24 містах, діоксиду азоту – у 21, завислих речовин – у 9, оксиду вуглецю – у 5, фенолу – у 4, оксиду азоту і фтористого водню – у 2, аміаку та сажі – в одному місті.

Чисельні епідеміологічні дослідження підтверджують, що навіть нетривале підвищення середньодобової температури в поєднанні з підвищеним рівнем забруднення атмосферного повітря такими хімічними речовинами як діоксид азоту і сірки, озону може спричинити значну шкоду здоров'ю населення у вигляді збільшення смертності, загострення хронічних хвороб серцево-судинної системи, органів дихання, тощо.

Однак наразі залишається неврегульованим питання, щодо перевірки технічного стану колісних транспортних засобів приватного сектору який на сьогодні складає більше 80 % від загальної кількості транспортних засобів зареєстрованих в Україні та які є учасниками майже у 95 % усіх ДТП.

Основні групи (підгрупи), на яких має вплив ця проблема:

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

Зазначена проблема впливає на всі групи: громадян-фізичних осіб, державу, суб'єктів господарювання.

Слід зазначити, що, наразі, суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, організації діяльності автомобільного транспорту регулюються законами України, зокрема, «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», низкою актів Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України. Проте, чинні положення нормативно-правових актів не відповідають повною мірою актам Європейського Союзу, що визначають сучасні стандарти безпеки дорожнього руху, а тому суспільні відносини у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху, організації діяльності автомобільного транспорту слід вважати врегульованими частково.

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою виключно ринкових механізмів, оскільки її вирішення, перш за все, полягає у правовій площині, зокрема, у внесенні змін до чинного законодавства.

II. Цілі державного регулювання

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі - Законопроект), спрямований на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - Угода про асоціацію) та постанови Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

Крім того, 14 червня 2017 року розпорядженням № 481 Кабінету Міністрів України схвалив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, яка спрямована на зниження рівня смертності від ДТП щонайменше на 30 % до 2020 року, пом'якшення наслідків дорожньо-транспортних пригод та зниження соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, а також впровадження ефективної системи управління

дорожньо-транспортною безпекою для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Законопроект передбачає істотне вдосконалення механізмів державного регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів:

- впровадження відповідно до європейських стандартів системи періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, що справляє прямий вплив на безпеку дорожнього руху;

- впровадження на законодавчому рівні вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів з метою забезпечення безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки учасників дорожнього руху на дорогах України та зниження рівня тяжких ДТП;

- упорядкування та закріплення на законодавчому рівні системи початкової та періодичної підготовки водіїв транспортних засобів окремих категорій та підтвердження рівня їх професійної компетентності, що підвищить кваліфікацію водіїв, які зможуть забезпечити надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів та вантажів комерційним транспортом;

- забезпечення контролю та встановлення відповідальності за порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів;

- забезпечення дотримання норм законодавства у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів шляхом впровадження адміністративної відповідальності водіїв, посадових осіб суб'єктів господарювання, фізичних осіб-підприємців за вчинені правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, господарської діяльності у сфері транспорту, у тому числі надання послуг автомобільним транспортом.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Невідповідність чинного законодавства сучасним вимогам до підвищення рівня безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху, а також застосування механізмів державного регулювання, що не відповідають повною мірою сучасним потребам суспільства, не гарантують безпеку учасникам дорожнього руху, що призведе до ускладнення ситуації у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, та, з часом, призведе до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них, посилення негативного впливу на економіку та сферу охорони здоров'я України. Таким чином, запровадження цієї альтернативи є недоцільним.
Альтернатива 2.	Прийняття проекту акта сприятиме зменшенню

Прийняття регуляторного акта	смертності під час ДТП та гармонізації українського законодавства з законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створить умови для успішної імплементації Угоди про асоціацію у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху та створення соціальних умов для працівників автотранспортної галузі. Разом з цим, удосконалення механізмів державного регулювання сприятиме зменшенню ДТП, покращенню показників безпеки дорожнього руху та буде відповідати досягненню цілей. Крім того, проект акта містить положення, що сприятимуть залученню інвестицій у підприємницьку діяльність, створенню нових можливостей для розвитку підприємництва (середнього, малого, в тому числі мікро), впровадження яких сприятиме збільшенню робочих місць, додаткових надходжень до бюджету.
------------------------------	--

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття закону, є неприйнятними, оскільки вирішення порушених проблем лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1 Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	збільшення кількості ДТП; зростання рівня смертельних ДТП; соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортних пригод; посилення негативного впливу на навколишнє середовище; негативний вплив на позицію України у міжнародних рейтингах; ризик невиконання Україною зобов'язань, передбачених Угодою про асоціацію, що призведе до негативних політичних та економічних наслідків;

		скорочення інвестицій.
Альтернатива 2	зменшення кількості ДТП; покращення показників безпеки дорожнього руху; сприяння сталому розвитку сектора економіки; залучення інвестицій у підприємницьку діяльність; створення додаткових робочих місць; додаткові надходження до бюджету; підвищення рівня України у міжнародних рейтингах; формування позитивного міжнародного іміджу держави; позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища.	Відсутні -

2.2 Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	Відсутні	Втрата здоров'я та життя людей через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод; матеріальні збитки, пов'язані з пошкодженням майна.
Альтернатива 2	зменшення кількості ДТП; підвищення якості та	Витрати, пов'язані зі сплатою послуг з перевірки транспортних засобів на

	безпеки перевезень; запобігання втраті здоров'я та життя людей через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП; скорочення матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна; покращення показників безпеки дорожнього руху.	придатність до експлуатації - один раз на два роки ; ймовірно збільшення витрат на утримання ТЗ для усунення технічних несправностей, виявлених під час перевірки ТЗ на придатність до експлуатації.
--	--	--

Чинна редакція Закону України «Про дорожній рух» не передбачає обов'язкового технічного контролю стану транспортних засобів для фізичних осіб, що використовують такі транспортні засоби у власних потребах, не пов'язаних з комерційною діяльністю. Проте, положення зазначеного Закону не відповідають сучасним вимогам стандартів безпеки дорожнього руху, а тому мають бути переглянуті шляхом впровадження прозорої та доступної системи періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації відповідно до Директиви 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 03 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	з них мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання ¹ , що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	589	2583	66931	70106
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,004	0,840	3,685	95,471	100

Оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 %, здійснено розрахунок витрат

на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва.

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики України станом на 2018 рік зареєстровано 70106 суб'єктів господарювання з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) 49.31, 49.32, 49.39, 49.41, 49.42, у тому числі 62252 фізичних осіб-підприємців, 7854 – юридичних осіб.

Регуляторний акт, в частині зобов'язання щодо установки контрольних пристроїв на певні категорії ТЗ, в першу чергу впливатиме на суб'єктів господарювання, що здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, оскільки суб'єкти господарювання, що здійснюють міжнародні перевезення, виконують такі вимоги відповідно до чинних міжнародних угод¹.

За даними, розміщеними на офіційному сайті Державної служби України з безпеки на транспорті, станом на 31 жовтня 2019 року авторизовано 186 суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних засобах².

На цей час автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн транспортних засобів, у тому числі:

6,9 млн легкових автомобілів;

≈ 250 тис. автобусів;

≈ 1,3 млн вантажних автомобілів;

понад 840 тис. одиниць мототранспорту.

У цілому, на ринку ліцензованих комерційних перевезень в цей час здійснюють підприємницьку діяльність близько 45 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують 172 635 тис. транспортних засобів³.

Положення щодо обов'язкового періодичного технічного контролю транспортних засобів, що використовуються з метою отримання прибутку, визначено статтею 35 Закону України «Про дорожній рух», тому зобов'язання щодо періодичних перевірок технічного стану та конструкції ТЗ для суб'єктів господарювання не буде нововведенням.

Відповідно до інформації⁴, розміщеної на офіційному сайті Головного сервісного центру МВС, станом на 31 грудня 2018 року перелік суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів налічує біля 694 суб'єктів господарювання, в середньому 27 суб'єктів на область, що обслуговують транспортні засоби. Проте, чинна система технічного контролю транспортних засобів потребує вдосконалення відповідно до вимог актів ЄС.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	витрати операційної діяльності; матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна, та втрата здоров'я та життя людей через

		серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод
Альтернатива 2	зменшення кількості ДТП; запобігання втрати здоров'я та життя людей через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП; скорочення матеріальних витрат, пов'язані з пошкодженням майна; покращення умов підприємництва за рахунок зменшення корупції; скорочення матеріальних витрат, пов'язані з пошкодженням майна; створення сприятливого клімату для залучення інвестицій у підприємницьку діяльність; організація підприємств з надання послуг з перевірки на придатність ТЗ до експлуатації; створення нових робочих місць.	зростання витрат операційної діяльності для здійснення внутрішніх перевезень за рахунок: установки та обслуговування тахографів/обмежувачів швидкості (для транспортних засобів які здійснюють лише внутрішні перевезення пасажирів та вантажів і були зареєстровані до 2012 року), якщо такі не встановлено раніше; підвищення професійної компетентності водіїв (для транспортних засобів які здійснюють лише внутрішні перевезення пасажирів та вантажів і були зареєстровані до 2012 року), якщо таке не проводилося раніше (909 103 396,8 грн.).

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	У разі збереження ситуації, яка існує на

		цей час, суспільні відносини у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху, організації діяльності автомобільного транспорту, будуть врегульованими частково, оскільки чинні положення нормативно-правових актів в галузі автомобільного транспорту не відповідають актам Європейського Союзу, міжнародним договорам, що визначають сучасні стандарти безпеки. Крім того, застосування механізмів державного регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, що не забезпечують сучасні потреби суспільства, не гарантують безпеку учасникам дорожнього руху, призведе до ускладнення ситуації, що з часом знайде своє вираження у зростанні кількості дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них, посиленні негативного впливу на економіку та сферу охорони здоров'я України.	
Альтернатива 2	4	Удосконалення механізмів державного регулювання сприятиме зменшенню кількості ДТП, покращенню показників безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху. Крім того, проект Закону містить положення, що сприятимуть залученню інвестицій у підприємницьку діяльність, створюють нові можливості для розвитку підприємництва (середнього, малого, в тому числі мікро), реалізація яких сприятиме збільшенню робочих місць, підвищенню кваліфікації працівників, захисту навколишнього середовища та додаткових надходжень до бюджету. Разом з тим, Україна виконає зобов'язання, передбачені Угодою про асоціацію.	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	1	4	У випадку збереження ситуації, яка існує, вигоди не визначені, оскільки проблеми у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів не вирішені. Разом з тим, зберігаються низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат.
Альтернатива 2	4	1	Спостерігається ряд вигод для держави, громадян, суб'єктів підприємницької діяльності, в тому числі покращення показників безпеки на автомобільному транспорті, скорочення матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна, а також запобігання людським втратам, створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення інвестицій у підприємницьку діяльність в галузі транспорту, створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень до бюджету. Громадяни понесуть додаткові витрати, пов'язані з оплатою послуг перевірки на придатність ТЗ (раз на два роки). Суб'єкти

		підприємницької діяльності, понесуть додаткові витрати для забезпечення операційної діяльності, пов'язані з установкою та обслуговуванням контролюючого обладнання, професійними тренінгами. Слід зазначити, що на цей час законодавством вже передбачена вимога щодо встановлення тахографів на транспортні засоби, залучених до міжнародних перевезень.
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Вигоди не визначені, оскільки проблеми у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів не вирішені. Зберігаються низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат.	Відсутні
Альтернатива 2	Вигоди для держави, громадян, суб'єктів підприємницької діяльності, в тому числі покращення показників безпеки на автомобільному транспорті, скорочення матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна, а також запобігання людським втратам, створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення інвестицій у підприємницьку діяльність в	Відсутні

	галузі транспорту, створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень до бюджету. Суб'єкти підприємницької діяльності, понесуть додаткові витрати для забезпечення операційної діяльності, пов'язані з установкою та обслуговуванням контрольних пристроїв, початковою та періодичною професійною підготовкою водіїв. Проте, скорочення матеріальних витрат, обумовлених пошкодженням майна під час ДТП, перевищує такі додаткові витрати. Запровадження регулювання підвищить рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху, що зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них.	
--	---	--

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

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою виключно ринкових механізмів, оскільки її вирішення, перш за все, потребує внесення змін до чинного законодавства. Тому, запропоновано внести зміни до низки законів України в галузі транспорту, зокрема, Закону України «Про дорожній рух», Закону України «Про автомобільний транспорт». Крім цього, за порушення законодавства у сфері безпеки використання колісних транспортних засобів, здійснення підприємницької діяльності в транспортній галузі, передбачається адміністративна відповідальність згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення.

Для розв'язання проблеми проектом регуляторного акта, зокрема, передбачається впровадження на законодавчому рівні системи періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації; вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів з метою забезпечення безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки учасників дорожнього руху на дорогах України та зниження рівня тяжких ДТП; упорядкування та закріплення на законодавчому рівні системи початкової та періодичної підготовки водіїв

транспортних засобів окремих категорій та підтвердження рівня їх професійної компетентності, що підвищить кваліфікацію водіїв, які зможуть забезпечити надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів та вантажів комерційним транспортом.

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

Оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 %, здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва), що додається.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта аналогічні з суб'єктами господарювання малого та мікро-підприємництва.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Зміна строку дії акта можлива в разі зміни нормативно-правових актів відповідно до норм, якими розроблено закон.

Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт буде діяти необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності дії регуляторного акта є:

- 1) кількість ДТП;
- 2) кількість (не) проходження транспортними засобами перевірки на придатність до експлуатації;
- 3) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;
- 4) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;
- 5) розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;
- 6) рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта - середній.

Законопроект розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта. Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності регуляторним актом.

Періодичне відстеження – раз на 3 роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта пропонується застосувати статистичний метод проведення відстеження результативності з використанням статистичних даних та відомостей.

Відстеження буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Т. в. о. Міністра
_____ 2021 р.

Дмитро АБРАМОВИЧ

Додаток
до розділу VI Аналіз регуляторного
впливу проекту

ТЕСТ

малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро та малого бізнесу з оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на малий бізнес та визначення детального переліку процедур, необхідних для здійснення регулювання, проведеного розробником у період з 15 травня 2017 року до 01 січня 2020 року.

№	Тип консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультації (опис)
1	Круглі столи щодо обговорення проекту Закону України	70 учасників 2 круглих столи	Обговорення проекту Закону з зацікавленими особами
2	Робочі зустрічі з представниками зацікавлених сторін, проєкт міжнародної технічної допомоги	18 учасників 10 консультацій	Обговорення положень проекту Закону з метою забезпечення гармонізації законодавства України у сфері транспорту з законодавством ЄС
3	Семінар з виконання Директиви 2014/45	20 учасників 1 семінар	Обговорення міжнародного досвіду впровадження системи перевірки транспортних засобів на можливість використання, проблем навчання інспекторів з перевірки авто, видача сертифіката відповідності транспортного засобу для експлуатації, організаційних моментів перевірки автотранспорту на придатність до використання
4	Консультація за допомогою електронних засобів зв'язку	4 учасники 2 консультації	Обговорення питання про витрати суб'єктів транспортного господарювання, які зазнають втрати



Документ СЕД MIY IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000F41F2D000CA87B00

Підписувач Абрамович Дмитро Васильович

Дійсний з 22.11.2019 00:00:00 по 22.11.2021 00:00:00

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро та малі), на яких поширюється регулювання:

Кількість суб'єктів малого підприємництва, що підлягають регулюванню:

70106 суб'єктів підприємницької діяльності, з яких 69514 суб'єкт господарювання - це малі підприємства, у тому числі мікропідприємства – 66931 суб'єкти підприємницької діяльності;

Частка суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яку впливає проблема на 99,156 відсотків (згідно з даними в таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання»).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

3.1. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання щодо обладнання транспортних засобів обмежувачами швидкості

Порядковий номер	Назва оцінювання	Перший рік (початковий рік впровадження регулювання)	Періодичні видання (на наступний рік)	Витрати на п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на здійснення регуляторної діяльності				
1	Придбання необхідного обладнання (приладів, машин, механізмів) Формула: кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці	1 шт.(необхідна кількість обмежувачів швидкості для одного с/г) X 12500 грн. (мінімальна вартість одного РРО)= 12500 грн.	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	12500 грн.+ 0,00 грн. (витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік)X4 роки= 12500 грн.
1.1	Еквівалент витраченого часу на придбання Формула: витрати часу на пошук та купівлю обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата в транспорті)	8 год.(час, необхідний для пошуку та купівлі обмежувача швидкості) X 25,13 грн. = 201,04 грн.	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	201,04 грн.+ 0.00грн.(витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік) X 4 роки = 201,04 грн.
1.2	Еквівалент витраченого часу на встановлення	3 год.(час, необхідний для	0,00	75,39 грн.+ 0.00грн.(вitra

	<i>Формула:</i> <i>витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i>	пошуку та купівлі обмежувача швидкості) X 25,13 грн. = 75,39 грн.	(суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	ти на придбання обмежувача швидкості у наступний рік) X 4 роки = 75,39 грн.
2	Процедури для верифікації та / або включення до відповідного реєстру у призначеному державному уряді або органі місцевого самоврядування <i>Формула: прями витрати на верифікаційні процедури при проведенні первинного обстеження в органах державної влади + тривалість обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X передбачувана кількість процедур обліку на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання для одного суб'єкта малого бізнесу</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) <i>Формула:</i> <i>Орієнтовна вартість експлуатації обладнання (витратних матеріалів та ресурсів на одиницю обладнання на рік) X Кількість необхідних одиниць обладнання для одного суб'єкта малого підприємництва</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4	Процедури технічного обслуговування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	обладнання (технічне обслуговування) Формула: <i>оцінка вартості процедури технічного обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання для одного суб'єкта малого підприємництва</i>			
5	Інші процедури (визначити)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
6	Загалом, в гривні Формула: (Сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	12776,43 грн.	X	12776,43 грн.
7	Кількість суб'єктів господарювання, які повинні відповідати нормативним вимогам, одиниці	69514		
8	всього в гривнях Формула: <i>відповідна колонка «Усього» X кількість суб'єктів малого бізнесу, які повинні відповідати нормативним вимогам (рядок 6 X рядка 7)</i>	888140755 грн.*	x	888140755 * грн.
* У зв'язку із відсутністю статистичних даних щодо кількості транспортних засобів, виготовлених до 2012 року (без обладнання їх обмежувачами швидкості), які наразі знаходяться у користуванні суб'єктів господарювання, розрахунок проводиться щодо 1 обмежувача швидкості. Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва для впровадження норм та звітності				
9	Порядок отримання первинної інформації про регуляторні вимоги Формула:	4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен	100,52 грн. (витрати на пошук постанови

	<i>витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та додатків X вартість часу для малого підприємництва (заробітна плата) X орієнтовна кількість форм</i>	ознайомлення з ним; за результатами консультацій) X 25,13 грн. = 100,52 грн.	виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у наступний рік) X 4 роки = 100,52 грн.
10	Порядок виконання нормативних вимог Формула: <i>витрати часу на розробку та впровадження внутрішніх процедур суб'єкта малого підприємництва щодо запровадження регуляторних вимог X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 25,13 грн грн. = 50,26 грн.	0,00 (витрати відсутні)	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 25,13 грн грн. = 50,26 грн.
11	Процедури офіційної звітності Формула: <i>часові витрати на отримання інформації про порядок подання звітів про нормативи, отримання необхідних форм та визначення органів, що приймають звіти та пункти звітності + час, витрачений на заповнення форм звітності + час, витрачений на відправлення форм звітності (окремо для засобів передачі інформації</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<i>з оцінкою кількості предметів, використання форм фондів - окремі електронні звіти, звітність до органу, поштовий зв'язок тощо) + оцінка вартості часу для корекції даних (оцінка загального рівня помилок))</i> <i>X вартість часу для суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) x орієнтовна кількість оригінальних звітів X кількість звітних періодів у році</i>			
12	Процедури забезпечення процесу перевірки Формула: <i>час, витрачений на проведення процедурних перевірок регулюючими органами одна десята часу (зарплата) x орієнтовна кількість перевірок на рік</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13	Інші процедури (визначити)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
14	всього в гривнях Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	150,78грн.	X	150,78 грн.
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, які повинні відповідати нормативним вимогам, одиниць	69514	69514	69514
16	всього в гривнях Формула: <i>відповідна колонка «Усього» X кількість суб'єктів малого бізнесу, які повинні відповідати нормативним вимогам</i>	10481320,92 грн.	X	10481320,92 грн.

	(рядок 14 X рядок 15)			
--	-----------------------	--	--	--

3.2. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання щодо прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання.

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула:</i> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
1.1	Еквівалент витраченого часу на придбання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на пошук та купівлю обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата в транспорті)</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
1.2	Еквівалент витраченого часу на встановлення <i>Формула:</i> <i>витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування <i>Формула:</i> <i>прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<i>процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>			
3.	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4.	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) <i>Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5.	Інші процедури:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
6.	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	0,00 грн.	X	0,00 грн.
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.			
8.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	0,00 грн.	X	0,00 грн.
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб'єкта малого</i>	4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та ознайомлення з нею; за результатами	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в	100,52 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук

	<i>підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	консультацій) X 25,13 грн = 100,52 грн.	перший рік)	постанови в мережі Інтернет у наступний рік) X 4 роки = 100,52 грн.
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 25,13 грн. = 50,26 грн.	0,00 (витрати відсутні)	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 25,13 грн = 50,26 грн.
11.	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13.	Інші процедури:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
14.	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	150,78 грн.	X	150,78 грн.
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	69514	69514	69514
16.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	10481320,92 грн.	X	10481320,92 грн.

Примітки:

1. Джерело отримання інформації щодо вартості пристроїв обмеження швидкості — <http://www.taho.com.ua>

2. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік», з 1 січня 2019 року становить - 25,13 гривні. Джерело отримання інформації: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2629-19>

3. Джерело отримання інформації: Державна служба України з безпеки на транспорті <http://dsbt.gov.ua/>

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державні органи не здійснюють облік суб'єктів господарювання, що встановлюють пристрої обмеження швидкості.

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедур регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання.					
Надання консультаційних послуг с/г; Прийняття та опрацювання заявки с/г на реєстрацію РРО; Видача довідки про резервування фіскального номера; Прийняття та опрацювання акта введення в експлуатацію та довідки про опломбування РРО; Видача реєстраційного посвідчення на застосування РРО; Проведення персоналізації РРО; Реєстрація книги обліку касових операцій.					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні					
вийзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог					

регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат					
Разом за рік	X	X	X	X	відсутні
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	відсутні

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1.	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	888140755 грн.	888140755 грн.
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування (3.1)	10481320,92 грн.	10481320,92 грн.
	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування (3.2)	10481320,92 грн.	10481320,92 грн.
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	972 389 565 грн.	972 389 565грн.
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0 грн.	0 грн.
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	909 103 396,8 грн.	909 103 396,8 грн.

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Не передбачається розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів, оскільки значна кількість суб'єктів господарювання, на які поширюється вимога щодо обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості, вже використовують такі пристрої, вимоги щодо обладнання тахографами, а також щодо отримання водіями свідоцтва про підтвердження професійної компетенції уже діють, а отже витрати для таких суб'єктів господарювання будуть пов'язані із ознайомлення вимог регулювання.

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту Закону України про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
Закон України «Про дорожній рух» (Відомості Верховної Ради України, 1993 р., № 31, ст. 338 із наступними змінами)	
Стаття 4. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить: ... визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, визначення переліку обладнання, необхідного для одержання суб'єктами господарювання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України (далі – суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю), а також переліку документів, що подаються для одержання такого права та інші повноваження, визначені цим Законом;	Стаття 4. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить: ... визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України, що призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування;
Відсутня	затвердження порядку призначення, відмови у призначенні органів із



Документ СЕД MIY IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000F41E2D00000087B00
Підписувач Абрамович Дмитро Васильович
Дійсний з 22.11.2019 00:00:00 по 22.11.2021 00:00:00

Відсутня	сертифікації для виконання ними як третіми сторонами завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту;
Відсутня	затвердження технічного опису електронного протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу та його зразка;
Відсутня	затвердження порядку створення саморегулівних організацій у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;
Відсутня	затвердження порядку здійснення контролю технічного стану транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;
Відсутня	затвердження порядку призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення центрів з підготовки центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.
Стаття 12. Участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху, обов'язки посадових осіб у цій сфері. ... 2. Посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зобов'язані: ... не випускати на лінію транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає нормативам з безпеки дорожнього руху та вимогам правил дорожнього руху, а також якщо вони не	Стаття 12. Участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху, обов'язки посадових осіб у цій сфері. ... 2. Посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зобов'язані: ... не допускати до руху транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає нормативам з безпеки дорожнього руху та вимогам правил дорожнього руху, а також якщо вони не

зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов'язкового технічного контролю. ...	зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов'язкового технічного контролю. ...
Стаття 29. Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль. Відсутня	Стаття 29. Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, та а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль. Сертифікат видається: виробником або його уповноваженим представником - резидентом - на кожний новий транспортний засіб, тип якого відповідає вимогам технічного регламенту затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання; акредитованим органом із сертифікації та призначеним центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту для виконання ним як третьою стороною завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання (далі – Призначені органи із сертифікації) – на кожний новий транспортний засіб, а також на той, що був у користуванні. ...

~~Стаття 30. Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери~~

~~Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу, та має бути відображена в нормативно-технічній документації на транспортні засоби.~~

~~Перед початком серійного виробництва транспортних засобів або їх складових частин проводяться спеціальні випробування і за їх позитивними наслідками видається сертифікат встановленої форми. Сертифікаційні випробування проводяться у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.~~

~~Підприємства, установи, організації та інші суб'єкти господарювання незалежно від форм власності, які мають право здійснювати оптову або роздрібну торгівлю та оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, зобов'язані вести облік реалізованих транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери. Порядок оптової та роздрібно торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, визначається Кабінетом Міністрів України.~~

~~Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється територіальними~~

Стаття 30. Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами, їх системами та складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери

Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу, та має бути відображена в нормативно-технічній документації на транспортні засоби.

Перед початком серійного виробництва транспортних засобів, їх систем та складових частин, виробник таких транспортних засобів та/або їх складових частин забезпечує затвердження конструкції транспортних засобів та/або їх складових частин відповідно до технічного регламенту затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, а також відповідність цієї продукції правилам, нормам, нормативам протягом усього періоду виробництва.

Виробник розробляє і надає споживачу експлуатаційну документацію, інформаційне забезпечення, якими, зокрема встановлює вимоги для безпечної експлуатації транспортних засобів відповідно до законодавства.

На транспортний засіб наноситься ідентифікаційний номер (VIN), а на його складові частини — маркування, достатнє для їх однозначної ідентифікації відповідно до правил, норм, нормативів.

Забороняється введення в обіг транспортних засобів, виготовлених (складених) із використанням складових частин, що перебували в експлуатації.

Підприємства, установи, організації та інші суб'єкти господарювання незалежно від форм власності, які мають право здійснювати оптову або роздрібну торгівлю та

органами Міністерства внутрішніх справ України. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, зобов'язані вести облік реалізованих транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери. Порядок оптової та роздрібної торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, визначається Кабінетом Міністрів України.

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, огляд матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання щодо відповідності встановленим вимогам до діяльності, пов'язаної з реалізацією транспортних засобів здійснюється територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України у визначеному Міністерством внутрішніх справ України порядку. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, огляд матеріально-технічної бази

	суб'єкта господарювання щодо відповідності встановленим вимогам до діяльності, пов'язаної з реалізацією тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України у визначеному Міністерством внутрішніх справ України порядку. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.
Стаття 31. Основні вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів Транспортні засоби, їх складові частини і комплектуючі вироби, що ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність обов'язковим вимогам або повинні мати сертифікат, виданий уповноваженим на це Секретаріатом СЕК ООН Адміністративним органом по сертифікації дорожніх транспортних засобів. ...	Стаття 31. Основні вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів Транспортні засоби, їх частини та обладнання, що ввозяться на митну територію України з метою вільного обігу, підлягають перевірці на відповідність обов'язковим вимогам або повинні мати документ про відповідність цим вимогам, виданий нотифікованим органом в ООН відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року або Призначеним органом із сертифікації. ...
Стаття 32. Основні вимоги щодо переобладнання транспортних засобів	Стаття 32. Основні вимоги щодо переобладнання транспортних засобів

... Переобладнання, що призвело до зміни облікових даних механічного транспортного засобу, повинно бути відображено у його реєстраційних документах. ... Відсутня	... Переобладнання, що призвело до зміни облікових даних транспортного засобу, повинно бути відображено у його реєстраційних документах. ... Забороняється ввезення на митну територію України автобусів для перевезення пасажирів не пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, якщо замовником (отримувачем) такої продукції є держава.
Стаття 34. Реєстрація та облік транспортних засобів Державна реєстрація транспортного засобу полягає у здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації, а також відсутності будь-яких обтяжень, у тому числі за даними Державного реєстру обтяжень рухомого майна, звіркою і, за необхідності, дослідженням ідентифікаційних номерів складових частин та оглядом транспортного засобу, оформленням і видачею реєстраційних документів та номерних знаків. Відсутня ... Відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів Збройних Сил України, Національної гвардії України,	Стаття 34. Реєстрація та облік транспортних засобів Державна реєстрація транспортного засобу полягає у здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації, а також відсутності будь-яких обтяжень, у тому числі за даними Державного реєстру обтяжень рухомого майна, звіркою і, за необхідності, дослідженням ідентифікаційних номерів складових частин та оглядом транспортного засобу, оформленням і видачею реєстраційних документів та номерних знаків. Перша державна реєстрація в Україні ввезеного транспортного засобу нового і такого, що був у користуванні, або виготовленого в Україні здійснюють за умови відповідності такого транспортного засобу встановленим вимогам у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, що підтверджується сертифікатом на відповідність цим вимогам. ... Відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів здійснюють:

Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, житлово-комунального господарства, а також тих, що не підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, здійснюють: ...	...
Стаття 35. Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до цієї статті. Обов'язковому технічному контролю не підлягають: 1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причени (нанівпричени) до них (крім такої та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоциклайки та інші прирівняні до них транспортні засоби – незалежно від строку експлуатації; 2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причени до них – із строком експлуатації до двох років технічні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України "Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України";	Стаття 35. Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані у встановленому законодавством порядку, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до законодавства. Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України, який зокрема повинен містити: вимоги до суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, зокрема, вимоги до пунктів обов'язкового технічного контролю, матеріально-технічної бази, вимоги щодо персоналу та його кількості; обсяги обов'язкового технічного контролю транспортного засобу; зміст і методи контролю, оцінювання недоліків транспортних засобів; розрахунковий оперативний час проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу; порядок фіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю за допомогою фото- та відеотехніки. Періодичність проходження обов'язкового технічного

Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

Перелік обладнання, необхідного для одержання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, а також документів, що подаються суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю для одержання такого права, визначаються Кабінетом Міністрів України.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:

для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажних автомобілів (незалежно від форми

контролю становить для:

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів та їх багажу, що містять не більше восьми місць для сидіння, крім сидіння водія, у тому числі спеціалізовані, - через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки, не пізніше місяця дати реєстрації транспортного засобу у такому порядку: у рік, який закінчується на непарну цифру, - транспортні засоби, остання цифра року першої реєстрації яких непарна; у рік, який закінчується на парну цифру і нуль, - транспортні засоби, остання цифра року першої реєстрації яких парна або нуль;

транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять, з місцем водія включно, що використовуються як таксі, у тому числі спеціалізовані, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія, у тому числі спеціалізовані, - через один рік від дати першої реєстрації, надалі щорічно впродовж дев'яти років, кожні шість місяців після десяти років від дати першої реєстрації;

транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів із повною масою до 3,5 тонн включно, у тому числі спеціалізовані, - через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів повною масою, яка перевищує 3,5 тонни, у тому числі спеціалізовані, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу,

власності) вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них із строком експлуатації більше двох років – кожні два роки;
для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації – щороку;

для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації – двічі на рік.

На кожний транспортний засіб, що пройшов обов'язковий технічний контроль і визнаний технічно справним, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію транспортного засобу. У протоколі зазначається строк чергового проходження обов'язкового технічного контролю транспортного засобу відповідно до періодичності проходження, встановленої частиною восьмою цієї статті.

Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу затверджує Кабінет Міністрів України.

Забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів перевірки технічного стану транспортного засобу, а також доступом до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється на платній основі. Порядок забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів, доступом до зазначеної загальнодержавної бази даних та розмір плати за надання таких послуг встановлює Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, які належать військовим формуванням, Міністерству

надалі щорічно;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, із повною масою понад 3,5 тонни, у тому числі спеціалізовані, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

колісних тракторів, які використовують на дорогах загального користування з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 кілометрів на годину, у тому числі спеціалізовані, - через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки;

транспортних засобів спеціального призначення, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно, а ті, що випущені понад 20 років тому - кожні шість місяців;

транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно, а ті, що випущені понад 20 років тому - кожні шість місяців.

двоколісних або триколісних транспортних засобів з об'ємом двигуна внутрішнього згоряння 125 кубічних сантиметрів і більше або електродвигуна потужністю 4 кВт і більше, у тому числі спеціалізовані, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі кожні два роки;

транспортних засобів із чотирма колесами, що мають двигун внутрішнього згоряння 125 кубічних сантиметрів і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше, споряджена маса яких не перевищує 400 кілограмів (550 кг для транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів) без урахування маси

внутрішніх справ України, Національній поліції, Державній прикордонній службі України, Державній спеціальній службі транспорту, Державній службі спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальній службі цивільного захисту, покладається на ці формування та органи.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, зареєстрованих іншими уновноваженими державними органами, затверджує Кабінет Міністрів України за поданням цих органів

аккумуляторних батарей у разі використання електричного двигуна, у тому числі спеціалізовані, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі кожні два роки;

У разі відсутності інформації про дату першої реєстрації періодичність проходження обов'язкового технічного контролю встановлюється за датою випуску транспортного засобу. У разі відсутності інформації про дату випуску транспортного засобу за дату випуску приймається 01 січня року випуску.

Обов'язковий технічний контроль, незалежно від дати його останнього проведення, здійснюється в разі:

перереєстрації транспортного засобу на нового власника, який проводиться в десятиденний строк від дати проведення перереєстрації такого транспортного засобу;

дорожньо-транспортної пригоди, внаслідок якої було пошкоджено елементи, що впливають на безпечність руху транспортного засобу (системи підвіски, системи керування, системи подушок безпеки, системи гальмування, деформації кузова), які відносяться законодавством до технічних несправностей і недоліків, з якими заборонено експлуатацію транспортних засобів;

виявлення під час придорожньої перевірки недоліків, визначених порядком проведення придорожньої перевірки, що загрожують безпеці руху і стали причиною заборони або обмеження руху такого транспортного засобу.

Обов'язковому технічному контролю не підлягають:

транспортні засоби з конструкційною швидкістю не більше 25 кілометрів на годину;

транспортні засоби, які не використовуються на

вулично-дорожній мережі загального користування;
 транспортні засоби з об'ємом двигуна, що не перевищує 125 кубічних сантиметрів, або електродвигун потужністю до 4 кВт;
 технічні засоби, призначені для агропромислового комплексу, визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України» окрім колісних тракторів, які використовують на дорогах загального користування з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 кілометрів на годину.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих Міністерством внутрішніх справ України, здійснюється у пункті проведення обов'язкового технічного контролю суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю, який є юридичною особою, підтвердив інформацію про відповідність вимогам, встановленим Кабінетом Міністрів України та має:

на правах власності або користування пункт(и) проведення обов'язкового технічного контролю;

технічні можливості для фіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю за допомогою фото- та відеотехніки, збереження таких даних та передачі їх до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

технічні можливості для передачі відомостей про результати проведення обов'язкового технічного контролю в загальнодержавній базі даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

експерта(-ів) з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який працює у нього за трудовим договором на постійній основі.

Інформація про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства вноситься до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який є складовою частиною Єдиного державного реєстру МВС територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України, у разі її підтвердження юридичною особою державної форми власності, яка уповноважена центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, і нотифікована в ООН відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року, акредитована як орган з інспектування з обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів (тип А) (далі – Орган інспектування). Інформація про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства передається Органом інспектування територіальному органу Міністерства внутрішніх справ України у порядку визначеному Міністерством внутрішніх справ України для внесення до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який є складовою частиною Єдиного державного реєстру МВС.

Порядок уповноваження Органу інспектування та визначення вартості підтвердження інформації про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Пунктом проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є сукупність споруд і засобів технічного діагностування та обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху і охорони навколишнього природного середовища, що знаходяться на земельній ділянці та за однією адресою.

За результатами проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю формується електронний протокол перевірки технічного стану транспортного засобу та друкується у паперовій формі.

Інформація про результати проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу та інформація про документ придатності транспортного засобу до експлуатації заноситься суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України, який зокрема повинен містити:

обсяги інформації про проведення обов'язкового технічного контролю, що вноситься до загальнодержавної контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю

транспортних засобів;
 процедуру надання та обмеження доступу до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів користувачам такої бази даних.
 визначення вартості надання доступу до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів користувачам такої бази даних.

Доступ суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів обмежується територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України відповідно до порядку здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів у разі виявлення порушень Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та/або Порядку формування загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, доступу до неї та встановлення розміру плати за надання таких послуг, допущених суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю та/або, за інформацією, що надійшла від державного органу нагляду (контролю) у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів або Органу інспектування.

Процес проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів фіксується відповідно до

законодавства за допомогою фото- та відеотехніки. Данні щодо фото- та відеофіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів зберігаються суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів не менше 30 днів з дня проведення обов'язкового технічного контролю.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, які належать військовим формуванням, Міністерству внутрішніх справ України, Національній поліції, центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах організації спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту телекомунікацій і користування радіочастотним ресурсом України, Оперативно-рятувальній службі цивільного захисту, покладається на ці формування та органи визначені цим Законом у порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України за поданням органів, що здійснюють відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів.

В Україні можуть створюватися і діяти саморегулівні організації у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, участь у діяльності яких беруть суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Саморегулівні організації у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є неприбутковими добровільними об'єднаннями суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю

	транспортних засобів, які визначають правила і стандарти підприємницької та професійної діяльності, обов'язкові для виконання всіма членами таких організацій, передбачають механізм відшкодування збитків, завданих споживачам унаслідок надання членами саморегулювальної організації виконання робіт (послуг) неналежної якості та можуть проводити початкову підготовку, перепідготовку експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та здійснювати інші повноваження визначені законодавством.
Відсутня	Стаття 35¹. Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Експертом з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є особа, яка пройшла відповідну підготовку та атестацію і за її результатами отримала свідоцтво експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів. Строк дії свідоцтва експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів становить п'ять років від дати проходження атестації. Підготовка експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється у центрах підготовки призначених відповідно до законодавства. Атестація експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється у центрах з атестації, акредитованих у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» та призначених відповідно до законодавства.

За результатами підготовки видаються документ про проходження підготовки, а за результатами атестації видається свідоцтво експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Технічний опис та зразки документу про проходження підготовки та свідоцтва експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначається порядком підготовки та атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.

Відомості про результати підготовки та атестації розміщуються відповідними центрами на їх веб-сайтах та надають таку інформацію центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів проводить обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, за винятком випадків, у яких експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів має або може мати конфлікт між своїми приватними та професійними інтересами, включаючи, але не обмежуючись, наступні випадки проведення обов'язкового технічного контролю:

- транспортних засобів суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю, з яким він перебуває у договірних відносинах, а також власника, співвласника, посадової особи, працівника суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю;
- транспортних засобів, що перебувають у власності або

	користуванні членів родини такого експерта; транспортних засобів осіб, які можуть вплинути на об'єктивність або неупередженість прийняття рішень, а також на вчинення чи не вчинення дій під час проведення обов'язкового технічного контролю. Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів не має права працювати одночасно за трудовим договором (угодою, контрактом) в двох і більше суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю. Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, що затверджує результати проведеного ним обов'язкового технічного контролю транспортного засобу, несе персональну відповідальність за достовірність таких результатів та дотримання процедури його проведення.
Стаття 37. Підстави для заборони експлуатації транспортних засобів Забороняється експлуатація незареєстрованих (неперереєстрованих) транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені чи підроблені, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає встановленим вимогам, або з номерними знаками, які закріплені у не встановлених для цього місцях, закриті іншими предметами чи забруднені, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернуті чи не освітлені, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках, передбачених законодавством, без чинного на території	Стаття 37. Підстави для заборони експлуатації транспортних засобів Забороняється експлуатація незареєстрованих (неперереєстрованих) транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені чи підроблені, без номерного знаку або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає встановленим вимогам, або з номерними знаками, які закріплені у не встановлених для цього місцях, закриті іншими предметами чи забруднені, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знаку з відстані 20 метрів, перевернуті чи не освітлені, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках, передбачених законодавством, без чинного на території

України поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка"). ... виявлення технічних несправностей і невідповідності вимогам правил, норм, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також неуккомплектованості відповідно до призначення. ...	України поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка"). ... виявлення технічних несправностей, недоліків і невідповідності вимогам правил, норм, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також неуккомплектованості відповідно до призначення. ...
Стаття 52¹. Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху До повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: ... ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та державного контролю за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства у цій сфері; ... Відсутня ... Відсутня	Стаття 52¹. Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху До повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: ... ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та затвердження порядку його ведення; ... здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів шляхом проведення моніторингу, що включає в себе отримання, зберігання та аналіз інформації про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів; встановлення порядку здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

Відсутня	встановлення вимог до оформлення та внесення результатів обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та відповідного маркування транспортних засобів.
Стаття 52⁻³. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: - участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; - забезпечення безпеки дорожнього руху; - організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; - погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; - погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; - видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;	Стаття 52⁻³. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: - участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; - забезпечення безпеки дорожнього руху; - організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; - погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; - погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; - видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Відсутня Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.	здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі; здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів на вулично-дорожній мережі у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.
Відсутня	Стаття 52⁴. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну

політику у сфері транспорту, належить:

- призначення, відмова у призначенні та анулювання призначення центрів з підготовки та центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки;
- затвердження вимог до експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;
- затвердження порядку підготовки та атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки;
- виконання функції компетентного органу щодо виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі таких приписів, 1958 року з поправками 1995 року;
- визначення технічних служб, які виконують випробовування та/або інспектування продукції та/або проводять перевірки відповідності виробництва відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, які

видаються на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року;

затвердження порядку визначення технічних служб, які виконують випробовування та/або інспектування продукції та/або проводять перевірки відповідності виробництва відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, які видаються на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року;

здійснення технічного регулювання у сфері допуску до експлуатації, використання та ввезення колісних транспортних засобів;

призначення, відмова у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності органів із сертифікації для виконання завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

затвердження порядку оцінювання діяльності призначених органів із сертифікації для виконання завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

затвердження порядку оцінювання діяльності центрів з підготовки та центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному

транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.
--

Закон України «Про автомобільний транспорт»

(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2006, № 32, ст.273 із наступними змінами)

Стаття 1. Визначення основних термінів

У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:

...

документи на вантаж - документи, визначені відповідно до Митного кодексу України, законів України "Про транспортно-експедиторську діяльність", "Про транзит вантажів", інших актів законодавства, в тому числі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, які необхідні для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом;

Відсутня

...

рейдова перевірка (перевірка на дорозі) - перевірка транспортних засобів ~~суб'єкта господарювання~~ на маршруті

Стаття 1. Визначення основних термінів

У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:

...

документи на вантаж - документи, визначені відповідно до Митного кодексу України, законів України "Про транспортно-експедиторську діяльність", "Про транзит вантажів", інших актів законодавства, в тому числі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, які необхідні для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом;

документ придатності транспортного засобу до експлуатації - документ відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки, виданий відповідно до міжнародних угод України, зокрема сертифікат придатності до експлуатації, передбачений резолюціями Європейською Конференцією Міністрів Транспорту, міжнародний сертифікат технічного огляду, виданий відповідно до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів;

...

рейдова перевірка (перевірка на дорозі) - перевірка транспортних засобів **автомобільного перевізника** на

руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури (автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі і транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, контрольно-вагові комплекси та інші об'єкти, що використовуються суб'єктами господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту); ... сервісна книжка — документ установленого зразка для обліку проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів автомобільних самозайнятих перевізників; ... Відсутня Відсутня	маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури (автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі і транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, контрольно-вагові комплекси та інші об'єкти, що використовуються суб'єктами господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту); ... Вилучити ... кваліфікаційна картка водія – документ, що засвідчує кваліфікацію водія, який залучається до надання послуг перевезення пасажирів та/або вантажів транспортним засобом; ... член екіпажу транспортного засобу – водій та будь-який працівник, який належить до персоналу автомобільного транспорту, праця якого безпосередньо пов'язана з рухом транспортних засобів;
Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю ... Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, забезпечує: формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту; нормативно-правове регулювання;	Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю ... До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту належить: нормативно-правове регулювання у сфері автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку

визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту.	автомобільного транспорту; ведення інформаційної (автоматизованої) системи «Підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів»; затверджує порядок ведення інформаційної (автоматизованої) системи «Підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів»; призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів; призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів; затвердження порядку призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, а також вимоги до них; затвердження порядку призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, а також вимоги до них; затвердження порядку здійснення підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення
--	---

	пасажирів та/або вантажів, технічного опису та зразка свідоцтва про професійну підготовку; затвердження порядку здійснення підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, технічного опису та зразка кваліфікаційної картки водія; затвердження переліку категорій транспортних засобів, водії яких повинні підтвердити свою професійну компетентність; затвердження переліку статистичних даних, які центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, збирає під час планових, позапланових та рейдових перевірок; затвердження вимог до пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження інструкцій з використання контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження кваліфікаційних вимог до знань і умінь працівників автомобільного транспорту, що здійснюють установку та обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження порядку підвищення кваліфікації керівників, спеціалістів і робітників, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту; затвердження порядку визначення класу комфортності
--	--

... Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснює: ... ведення в порядку, передбаченому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, та розміщення на своєму офіційному веб-сайті відповідної інформації;	автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху; затвердження порядку визначення типу контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження вимог до суб'єктів господарювання та їх працівників, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів; затвердження положення щодо режимів праці та відпочинку членів екіпажу транспортного засобу. ... Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснює: ... ведення в порядку, передбаченому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів), пристроїв обмеження швидкості руху транспортних
--	--

... Відсутня	засобів в автомобільних транспортних засобах, та розміщення на своєму офіційному веб-сайті відповідної інформації;
Відсутня	... державний нагляд і контроль за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, щодо дотримання ними вимог законодавства у цій сфері, шляхом проведення планових, позапланових перевірок відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»;
Відсутня	державний нагляд і контроль за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів, щодо дотримання ними вимог законодавства у цій сфері, шляхом проведення планових, позапланових перевірок відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»;
... Державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі). ...	публічне звітування за попередній рік щодо результатів заходів державного нагляду (контролю) у сфері наземного транспорту, а також зібраних статистичних даних під час планових, позапланових та рейдових перевірок;
	... Державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових, придорожніх і рейдових перевірок (перевірок на дорозі). ...

Стаття 17. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту Персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту. Підготовку, перепідготовку, атестацію та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів здійснюють у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, та Міністерства внутрішніх справ України.	Стаття 17. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту Персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації та компетентності; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту. Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані пройти підготовку (початкову, початкову-скорочену, періодичну) та підтвердити свою професійну компетентність шляхом складання іспиту. Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані кожні 5 років від дати останнього підтвердження своєї професійної компетентності проходити періодичну підготовку та підтвердження професійної компетентності. Підготовка водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії здійснюється у центрах з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів. Підтвердження професійної компетентності водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії
---	--

	здійснюється у центрах з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів. Підтвердженням того, що водій має професійну компетентність є кваліфікаційна картка водія видана призначеним центром з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів. Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані, крім документів, передбачених статтями 39, 48 цього Закону, мати при собі та на вимогу осіб, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті, пред'являти їм для перевірки кваліфікаційну картку водія.
Стаття 18. Особливості організації праці та контролю за роботою водіїв транспортних засобів Особливості організації праці та контролю за роботою водіїв транспортних засобів З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані: організовувати роботу водіїв транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до вимог законодавства України; здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці; здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду, забезпечувати їх	Стаття 18. Особливості організації праці та контролю за роботою членів екіпажу транспортного засобу З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою членів екіпажу транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані: організовувати роботу членів екіпажів транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку; здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці; здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду; забезпечувати персонал автомобільного транспорту санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням; забезпечувати своєчасне проходження обов'язкового

санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням. Контроль за роботою водіїв транспортних засобів має забезпечувати належне виконання покладених на них обов'язків і включає організацію перевірок режимів їх праці та відпочинку, а також виконання водіями транспортних засобів вимог цього Закону та законодавства про працю. Положення щодо режимів праці та відпочинку водіїв транспортних засобів визначається законодавством.	технічного контролю транспортних засобів. Контроль за роботою членів екіпажу транспортних засобів має забезпечувати належне виконання покладених на них обов'язків і включає організацію перевірок режимів їх праці та відпочинку, а також виконання водіями транспортних засобів вимог цього Закону та законодавства про працю. Особливості регулювання праці членів екіпажу транспортного засобу, які працюють в умовах підвищеного ризику для здоров'я, визначаються вимогами Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) та національним законодавством. Державний контроль за дотриманням членами екіпажу транспортних засобів вимог законодавства щодо режиму праці та відпочинку здійснюється під час планових, позапланових перевірок автомобільних перевізників, а також рейдових перевірок транспортних засобів відповідно до законодавства.
Стаття 19. Класифікація та реєстрація транспортних засобів Транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на: транспортні засоби загального призначення; транспортні засоби спеціалізованого призначення; транспортні засоби спеціального призначення. При державній реєстрації автобусів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх належності до транспортного засобу загального призначення чи до транспортного засобу спеціалізованого призначення.	Стаття 19. Класифікація транспортних засобів за конструкцією і призначенням Транспортні засоби за призначенням поділяють на транспортні засоби загального, спеціалізованого та спеціального призначення. Класифікація, визначення категорій та позначення транспортних засобів за конструкцією здійснюється з урахуванням норм Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про

~~При державній реєстрації вантажних автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника (вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автомобіль-мішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо).~~

~~При державній реєстрації легкових автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника (легковий, таксі спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо).~~

~~Зареєстровані легкові автомобілі, які обладнуються устаткуванням для роботи як таксі і використовуються згідно з відомостями, поданими ліцензіатом органу ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, при провадженні такого виду господарської діяльності, державній перереєстрації не підлягають.~~

~~Порядок державної реєстрації транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України~~

умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року, та в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Стаття 20. Вимоги до транспортних засобів і частин до них

...

~~На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення~~

Стаття 20. Вимоги до транспортних засобів їх частин та обладнання

...

Транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять (з місцем водія включно) або перевезення вантажів автомобілем повною масою понад 3,5 тонни, повинні бути обладнані контрольними пристроями, призначеними для відображення, запису, друку, зберігання та реєстрації в автоматичному чи напівавтоматичному режимі інформації про рух таких транспортних засобів, режими праці та відпочинку водіїв (тахографами) за винятком транспортних засобів:

1) які використовуються для регулярних перевезень пасажирів на маршруті, протяжність якого не перевищує 50 кілометрів;

2) з максимальною дозволеною швидкістю, що не перевищує 40 кілометрів на годину;

3) які використовуються для некомерційних перевезень гуманітарної допомоги у період воєнного (надзвичайного) стану чи під час проведення рятувальних операцій;

4) спеціалізованого призначення, такі як спеціалізовані санітарні автомобілі екстреної медичної допомоги, що використовуються в медичних цілях;

5) які використовуються для здійснення аварійних чи відновлювальних робіт у зоні радіусом 100 кілометрів від своєї бази;

6) які проходять дорожні випробування з метою технічного удосконалення, ремонту або обслуговування, та новими або відбудованими транспортними засобами, які ще не було введено в обіг;

Відсутня

7) повною масою, що не перевищує 7,5 тонни, які використовуються для некомерційного перевезення вантажів (у тому числі автопотяги);

8) перелік яких визначений Кабінетом Міністрів України.

Транспортні засоби, призначені та/або обладнані для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять (з місцем водія включно) або перевезення вантажів автомобілем повною масою понад 3,5 тонни повинні бути обладнані пристроями обмеження швидкості за винятком транспортних засобів:

1) призначених для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння понад дев'ять з місцем водія включно, у тому числі з повною масою понад 5 тонн та з максимальною конструктивною швидкістю менше ніж 100 кілометрів на годину (крім автобусів, призначених для перевезення школярів);

2) призначених для перевезення вантажів з повною масою понад 3,5 тонни та з максимальною конструктивною швидкістю менше ніж 90 кілометрів на годину;

3) які використовуються як громадський або комунальний транспорт виключно в умовах та на території населеного пункту;

4) які використовуються на дорогах для наукових досліджень;

5) перелік яких визначений Кабінетом Міністрів України.

Установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження

	швидкості руху транспортних засобів здійснюються суб'єктами господарювання, які відповідають вимогам встановленим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування, та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту та внесені до переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів. Особи, які виконують роботи з установлення та технічного обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів, повинені мати документ, що підтверджує наявність відповідної підготовки щодо виконання видів робіт з установлення та технічного обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів.
Стаття 23. Контроль технічного стану транспортних засобів Контроль технічного стану транспортних засобів включає: обов'язковий технічний контроль транспортних засобів; перевірку технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками. Відсутня	Стаття 23. Контроль технічного стану транспортних засобів Контроль технічного стану транспортних засобів включає: обов'язковий технічний контроль транспортних засобів; перевірку технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками; перевірку наявності та технічного стану контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

Відсутня Перевірку технічного стану транспортних засобів під час обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюють суб'єкти господарювання, визначені відповідно до Закону України «Про дорожній рух» в порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України У період між обов'язковими технічними контролюями відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам законодавства забезпечує перевізник Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України. Перевірка технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками здійснюється в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Відсутня	придорожня перевірка. Перевірку технічного стану транспортних засобів під час обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюють суб'єкти господарювання, визначені відповідно до Закону України «Про дорожній рух» в порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України У період між обов'язковими технічними контролюями відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам законодавства забезпечує перевізник Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України. Перевірка технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками здійснюється в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Придорожня перевірка є перевіркою транспортних засобів на придатність до експлуатації, яка здійснюється посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Порядок придорожньої перевірки включає в себе, зокрема, виключний перелік недоліків транспортних засобів, які є підставою для зупинки транспортних засобів та порядок такої зупинки, перелік недоліків транспортних засобів, які є підставою для надання вимоги щодо направлення на поглиблену перевірку, обсяги придорожньої перевірки, зміст і методи контролю, оцінювання недоліків транспортних засобів, розрахунковий оперативний час проведення
---	---

Відсутня	придорожньої перевірки залежно від категорії транспортних засобів, порядок фіксації процесу проведення придорожньої перевірки за допомогою фото- та відеотехніки, порядок перевірки розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі, форму та опис протоколу придорожньої перевірки. Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, мають право зупиняти транспортний засіб у порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України, для проведення придорожньої перевірки на підставі виявлених недоліків транспортного засобу.
Відсутня	Придорожню перевірку здійснюють посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які атестовані відповідно до законодавства та інформація про яких міститься в переліку атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки.
Відсутня	Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, веде перелік атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки шляхом розміщення такої інформації на офіційному веб-сайті.
Відсутня	Придорожня перевірка спрямована на виявлення недоліків транспортних засобів, що експлуатуються на вулично-дорожній мережі загального користування.
Відсутня	Придорожня перевірка включає в себе початкову і поглиблену перевірку транспортного засобу, та перевірку розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі.

Відсутня	За результатами придорожньої перевірки посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, оформлює протокол придорожньої перевірки. Протокол придорожньої перевірки реєструється у загальнодержавній базі даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та надається водієві.
Відсутня	Загальна кількість придорожніх перевірок протягом календарного року повинна становити не менше п'яти відсотків від загальної кількості зареєстрованих в Україні транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів і вантажів.
Відсутня	Під час початкової перевірки транспортного засобу посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті: 1) перевіряє у водія наявність останнього оформленого протоколу придорожньої перевірки; 2) перевіряє у водія наявність оформленого документа придатності транспортних засобів до експлуатації (у разі міжнародних перевезень); 3) перевіряє в загальнодержавній базі даних інформацію про результати проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу або документ придатності транспортного засобу до експлуатації (у разі міжнародних перевезень); 4) проводить органолептичний огляд стану транспортного засобу; 5) проводить технічні дослідження, використовуючи засоби технічного діагностування (у тому числі засобів

Відсутня	вимірювальної техніки); б) перевіряє чи були усунені недоліки, виявлені під час попередніх придорожніх перевірок. За результатами початкової перевірки, у разі виявлення недоліків транспортних засобів, посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті висуває вимогу щодо проходження поглибленої перевірки транспортного засобу або усунення недоліків такого транспортного засобу.
Відсутня	Поглиблена перевірка транспортного засобу здійснюється у пункті проведення обов'язкового технічного контролю, який знаходиться найближче до місця проведення початкової перевірки транспортного засобу, позачергово за рахунок власника або водія такого транспортного засобу. Порядок визначення вартості поглибленої перевірки, встановлюється Кабінетом Міністрів України.
Відсутня	Якщо під час поглибленої придорожньої перевірки встановлено, що транспортний засіб має недоліки, що загрожують безпеці руху або не придатний до експлуатації, посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, висуває вимогу щодо усунення виявлених недоліків та вносить відомості до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів про втрату чинності електронного протоколу перевірки технічного стану цього транспортного засобу.
Відсутня	У разі коли підтверджено придатність транспортного засобу до експлуатації під час проведення поглибленої

Відсутня	перевірки транспортного засобу, такий транспортний засіб не підлягає придорожній перевірці протягом трьох місяців від дати останньої, а витрати за проведення такої поглибленої перевірки відшкодовується за рахунок коштів бюджету, передбаченого для фінансування центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, незалежно від вини посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.
Відсутня	Посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, несе відповідальність у порядку регресу в розмірі виплаченого з бюджету відшкодування у зв'язку з незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю такої посадової особи.
Відсутня	Під час придорожньої перевірки посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, здійснюється перевірка розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі на відповідність правилам розміщення і закріплення вантажу для того, щоб переконатися, що вантаж розміщений і закріплений таким чином, що не створює загроз безпеці дорожнього руху, життю і здоров'ю людей, цілісності майна та довкілля. У разі встановлення посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, під час придорожньої перевірки, що вантаж розміщений та/або

	закріплений на транспортному засобі з порушенням правил розміщення і закріплення вантажу, подальший рух такого транспортного засобу обмежується до повного усунення таких порушень відповідно до порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України.
Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника Автомобільний перевізник повинен: ... забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства; ...	Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника Автомобільний перевізник повинен: ... забезпечувати умови праці та відпочинку членів екіпажу згідно з вимогами законодавства; ...
Стаття 53. Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів ... При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України повинні мати: ... сертифікат відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; документи на вантаж. Відсутній При виконанні міжнародних перевезень пасажирів резиденти України повинні мати: ... Відсутній	Стаття 53. Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів ... При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України повинні мати: ... документ придатності транспортного засобу до експлуатації; документи на вантаж; кваліфікаційну картку водія. При виконанні міжнародних перевезень пасажирів резиденти України повинні мати: ... документ придатності транспортного засобу до експлуатації;

Відсутній При виконанні міжнародних перевезень вантажів нерезиденти України повинні мати: ... сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху та екологічної безпеки, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; ... У транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та/або вантажів, установлюються і використовуються контрольні пристрої – тахографи ...	кваліфікаційну картку водія. При виконанні міжнародних перевезень вантажів нерезиденти України повинні мати: ... документ придатності транспортного засобу до експлуатації; ... У транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та/або вантажів, установлюються і використовуються контрольні прилади (тахографи) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та у випадках, передбачених законодавством, пристрої обмеження швидкості руху транспортних засобів. ...
Стаття 60. Відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт За порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються адміністративно-господарські штрафи за: ... порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів - штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм - штраф у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; ... управління транспортними засобами при здійсненні	Стаття 60. Відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт За порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються адміністративно-господарські штрафи за: ... порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів - штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм - штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; ... управління транспортними засобами при здійсненні

міжнародних автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи вимкненими такими контрольними пристроями (тахографами) або без щоденних реєстраційних листків режимів праці та відпочинку – штраф у розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;	автомобільних перевезень без щоденної реєстрації режимів праці та відпочинку або без кваліфікаційної картки водія - штраф у розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
... Відсутня	...
Відсутня	експлуатація транспортного засобу без контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв в разі, якщо його установка на транспортному засобі передбачена законодавством – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
Відсутня	експлуатація транспортного засобу з порушенням встановлених законодавством вимог до використання контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, за винятком випадку поломки контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв при виконанні рейсу та оборотного рейсу – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
Відсутня	експлуатація транспортного засобу без пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів в разі, якщо його установка на транспортному засобі передбачена законодавством – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
Відсутня	експлуатація транспортного засобу з порушенням встановлених законодавством вимог до використання пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів, за винятком випадку поломки пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів при

Відсутня	виконанні рейсу та оборотного рейсу – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; експлуатація транспортного засобу із застосуванням пристрою не передбаченого конструкцією контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, що здатний змінювати його записи – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
Відсутня	експлуатація транспортного засобу із застосуванням контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та/або пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів, що не пройшли перевірку передбачену законодавством – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
Відсутня	експлуатація транспортного засобу з порушенням вимог до розміщення і закріплення вантажів на транспортному засобі – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та тимчасову заборону руху такого транспортного засобу до повного усунення виявлених порушень;
Відсутня	управління транспортним засобом, що підлягає обов’язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.
Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2004 р., N 51, ст.548)	
Стаття 10. Державний нагляд і контроль у сфері міського електричного транспорту	Стаття 10. Державний нагляд і контроль у сфері міського електричного транспорту

... 2. Державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту (крім метрополітену) здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, а також інші органи контролю згідно із законодавством. ... проводить реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів; ...	... 2. Державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту (крім метрополітену) здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, а також інші органи контролю згідно із законодавством. ... Виключити ...
Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2007, № 29, ст. 389; 2014 р., № 36, ст. 1189; 2015 р., № 7 - 9, ст. 55, № 11, ст. 75, № 28, ст. 236)	
Стаття 2. Сфера дії цього Закону Дія цього Закону поширюється на відносини, пов'язані зі здійсненням державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності. ... Відсутня ...	Стаття 2. Сфера дії цього Закону Дія цього Закону поширюється на відносини, пов'язані зі здійсненням державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності. ... Державний нагляд (контроль) на автомобільному транспорті в частині проведення рейдових та придорожніх перевірок здійснюється з урахуванням особливостей, визначених законами України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух». ...

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»

1. Мета

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – проект акта) розроблено з метою задоволення потреб суспільства і економіки у безпечних перевезеннях, підвищення ефективності споживання ресурсів та зменшення шкідливого впливу автомобільних транспортних засобів, адаптацію норм законодавства України до вимог нормативних актів ЄС, імплементація яких передбачена Угодою про асоціацію Україна, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проект акта розроблено на виконання кроку 269 Плану пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 9 вересня 2020 року № 1133, а також пунктів 1797, 1809, 1811, 1833, 1840 та 1843 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

Стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху призводить до росту кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та їх негативних наслідків. За даними статистики, порівняно з країнами Європейського Союзу (далі – ЄС), Україна має надзвичайно низький рівень показників безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Згідно з даними офіційної статистики, наданої Управлінням безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, за період з 01.01.2020 по 31.12.2020 загальна кількість ДТП склала 168,1 тис, внаслідок яких загинули 3,5 тис осіб та 31,9 тис травмовано.¹

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них значно впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з руйнуванням майна та зниженням продуктивності праці та людські втрати



Документ СЕД МІУСТ Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000F41F2D000CA87B00

Підписувач Абрамович Дмитро Васильович

Дійсний з 22.11.2019 00:00:00 по 22.11.2021 00:00:00

через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод, втрати органів державної влади (поліції) у зв'язку з пошкодженням майна, недоотримані податки.

Основними причинами високого травматизму та смерті людей в Україні внаслідок ДТП є:

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху;
- перевищення допустимої швидкості руху транспортних засобів;
- порушення режиму праці та відпочинку водіями транспортних засобів;
- недостатній рівень водійської компетентності, майстерності;
- неналежний технічний стан транспортних засобів;

недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху;

відсутність належної системи державного нагляду (контролю) за відповідністю транспортних засобів технічним вимогам сучасних стандартів безпеки, недосконалість системи перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

часткове законодавче врегулювання питань щодо відповідності транспортних засобів технічним стандартам та вимогам безпеки дорожнього руху, організації безпечної праці водіїв, мобільних працівників автотранспортної галузі.

Разом з тим необхідно зазначити, що законодавство України містить вимоги щодо необхідності обладнання комерційних транспортних засобів обмежувачами швидкості та тахографами, а також вимоги стосовно постійного підвищення та підтвердження кваліфікації водіїв транспортних засобів, однак, через відсутність в Україні дієвого державного нагляду (контролю) та штрафних санкцій за невиконання цих норм, призводить до ігнорування перевізниками та водіями зазначених вимог, насамперед тими, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, оскільки міжнародні перевізники вимушені чітко та у повному обсязі виконувати зазначені вимоги, у зв'язку з контролем державних інспекційних органів в країнах ЄС.

Необхідно зазначити, що з 2020 року відповідно до Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ, підписаної міністрами транспорту країн – членів Міжнародного Транспортного Форуму 28 травня 2015 року в м. Лейпциг, водії, які здійснюють міжнародне перевезення вантажів у системі квот ЄКМТ, повинні підтвердити свою компетентність шляхом пред'явлення кваліфікаційної картки водія. Наразі в Україні зазначені картки водіям видаються тільки одним навчальним центром, який акредитований академією MCAT (IRU), через що водії, які здійснюють міжнародні перевезення змушені отримувати картку водія на території держав членів ЄС. Водії, які здійснюють внутрішні перевезення таких карток не отримують.

Разом з цим статтями 34 та 59 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) передбачено, що обов'язок перевізників

організовувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту та повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію, вимоги до якої та порядок її підтвердження визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

На підставі вище зазначених статей Міністерство інфраструктури України наказом від 26.07.2013 № 551, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22.08.2013 за № 1454/23986, затверджено Порядок підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту (далі – Порядок). Цим Порядком визначено організаційну структуру системи підвищення кваліфікації, встановлено процедури визначення навчальних центрів з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів та вимоги до них, процедури перевірки знань керівників і спеціалістів. Наразі Мінінфраструктури готує зміни до Порядку з метою удосконалення навчальних програм та видачі документів, що засвідчують компетентність керівників та водіїв транспортних засобів.

Крім того, статтею 34 Закону передбачено, що автомобільний перевізник повинен утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному стані, забезпечувати контроль технічного і санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут.

Також, відповідно до статті 34 Закону автомобільний перевізник повинен забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства, забезпечувати проведення стажування та інструктажу водіїв у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Водночас частиною четвертою статті 20 Закону передбачено, що до перевезень пасажирів автобусами у нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв.

На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення.

Слід звернути увагу на особливості регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів та порядок його обліку для автомобільних перевізників та водіїв, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів чи/та вантажів колісними транспортними засобами, оскільки це питання вже врегульовано Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженим наказом Міністерства транспорту

та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106.

Також зазначаємо, що обов'язкове обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості та тахографами для комерційних транспортних засобів запроваджено з 2012 року Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898, який розроблено з метою виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів.

Однак через відсутність відповідальності за невиконання вищевказаних вимог законодавства, а також невизначення державного органу, який здійснюватиме контроль за їх дотриманням, вказані норми законодавства на сьогодні практично не виконуються. Таке законодавче регулювання надає можливість перевізникам випускати на лінію транспортні засоби без технічного огляду та у неналежному технічному стані, за кермом яких часто знаходяться водії низької кваліфікації, або які працюють понаднормово, що у свою чергу негативно впливає на рівень аварійності та тяжкості дорожньо-транспортних пригод.

Всі ці чинники напряду впливають на безпеку руху під час перевезення пасажирів та вантажів.

Встановлення відповідальності як водія, так і перевізника за використання (допущення до руху) транспортних засобів без тахографів (або із вимкненими тахографами), за непроходження транспортних засобів перевірки на придатність до експлуатації та керування транспортним засобом без свідоцтва підтвердження професійної компетенції водія сприятиме забезпеченню безпеки життя та здоров'я громадян, які користуються автомобільним транспортом, а також є учасниками дорожнього руху.

Разом з цим, в останні роки спостерігається постійна тенденція зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, що в свою чергу впливає на питомі показники, кількості та тяжкості ДТП, а також на стан навколишнього середовища.

За оціночними даними, у 2018 році на тисячу українців припадало понад 200 автомобілів. Разом з цим потрібно враховувати, що за період 2018 року зареєстровано близько 400 тис. транспортних засобів, у 2019 році більше 650 тис. транспортних засобів та у 2020 році близько 600 тис. транспортних засобів.

Середній вік автомобіля у володінні українців склав понад 19 років, що не може не впливати на безпеку дорожнього руху, безпеку експлуатації автомобілів та на стан навколишнього середовища. За результатами аналізу структури автопарку за роками випуску, варто зазначити, що найбільш масовими авто в Україні є автомобілі 2008 року випуску.

Основну масу викидів шкідливих речовин автотранспортом складають діоксиди азоту, оксиди вуглецю, сірководню. Для здоров'я населення загрозою є канцерогенні речовини (бензол, свинець та інші) та небезпечні органічні речовини (формальдегід, акролеїн, толуол, ксилоли).

За даними мережі спостережень Національної гідрометслужби України, середні концентрації шкідливих речовин в містах, де проводились спостереження, перевищували середньодобові гранично допустимі концентрації (ГДКс.д.) з формальдегіду – в 2,3 рази, з діоксиду азоту – в 1,5 рази. Вміст фенолу був на рівні 1,0 ГДКс.д. За середніми концентраціями перевищення ГДКс.д. зафіксовано з формальдегіду у 24 містах, діоксиду азоту – у 21, завислих речовин – у 9, оксиду вуглецю – у 5, фенолу – у 4, оксиду азоту і фтористого водню – у 2, аміаку та сажі – в одному місті.

Чисельні епідеміологічні дослідження підтверджують, що навіть нетривале підвищення середньодобової температури в поєднанні з підвищеним рівнем забруднення атмосферного повітря такими хімічними речовинами як діоксид азоту і сірки, озону може спричинити значну шкоду здоров'ю населення у вигляді збільшення смертності, загострення хронічних хвороб серцево-судинної системи, органів дихання, тощо.

Однак наразі залишається неврегульованим питання щодо перевірки технічного стану колісних транспортних засобів приватного сектору, який на сьогодні складає більше 80 % від загальної кількості транспортних засобів зареєстрованих в Україні та які є учасниками майже у 95 % усіх ДТП.

3. Основні положення проекту акта

Основними положеннями проекту акта є:

- впровадження відповідно до європейських стандартів системи обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та застосування такого контролю для окремих категорій транспортних засобів;
- впровадження на законодавчому рівні вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів;
- створення системи підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів окремих категорій;
- забезпечення контролю та встановлення відповідальності за порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів та мобільними працівниками;
- забезпечення дотримання норм законодавства у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів шляхом впровадження адміністративної відповідальності водіїв, посадових осіб суб'єктів господарювання, фізичних осіб-підприємців за вчинені правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, господарської діяльності у сфері транспорту, у тому числі надання послуг автомобільним транспортом;
- запровадження чітких, спільних з країнами – учасницями ЄС правил щодо часу керування, перерв та періодів відпочинку водіїв автотранспортних

засобів, залучених до здійснення національних і міжнародних автомобільних перевезень, шляхом впровадження скоординованих дій між Україною та країнами - учасницями ЄС відповідно до принципу пропорційності.

4. Правові аспекти

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

Конституція України

Кодекс України про адміністративні правопорушення;

Закон України «Про транспорт»;

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про дорожній рух»;

Закон України «Про Національну поліцію України»;

Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»;

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

Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року»;

постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу»;

постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів»;

постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 р. № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання»;

постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2016 р. № 419 «Про затвердження Порядку призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення органу із сертифікації для індивідуального затвердження колісних транспортних засобів, партій частин та обладнання»;

наказ Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 р. № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 р. за № 1586/21898;

наказ Міністерства інфраструктури України від 18 листопада 2020 року № 789 «Про затвердження Порядку взаємного обміну інформацією про

вручення/невручення або відмову від отримання рекомендованих листів з постановами про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 лютого 2021 р. за № 8/35710.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

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

6. Позиція заінтересованих сторін

Проект акта буде оприлюднено на вебсайті Мінінфраструктури для публічних консультацій з громадськістю.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, функціонування і застосування української мови як державної.

Проект акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Проект акта потребує погодження уповноважених представників всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців, Уповноваженого Президента України з прав людей з інвалідністю, Урядового уповноваженого з прав осіб з інвалідністю та всеукраїнських громадських організацій осіб з інвалідністю, їх спілок.

6. Прогноз впливу

З прийняттям акта очікується створення значних економічних та соціальних переваг для споживачів послуг автомобільного транспорту, представників бізнесу та суспільства в цілому, підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті.

Для суспільства і держави буде досягнуто:

- сталий розвиток сектора економіки у сфері автомобільного транспорту, зростання поповнення бюджету;
- зниження рівня аварійності з тяжкими наслідками;
- зменшення шкідливого впливу діяльності автомобільного транспорту на здоров'я громадян та навколишнє середовище;
- забезпечення соціальних зобов'язань шляхом підвищення відповідальності перевізників у сфері послуг з перевезення пасажирів і вантажів;
- упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади та суб'єктів господарювання у сфері послуг з перевезення пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті та здійсненню перевірок технічного стану транспортних засобів;
- удосконалення правових засад діяльності та державного контролю на автомобільному транспорті;

- запровадження обов'язкового технічного контролю для всіх категорій транспортних засобів, приймаючих участь у русі на дорогах загального користування.

Для перевізників передбачається покращення умов ведення бізнесу за рахунок:

- створення умов підготовки професійних водіїв автотранспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів на рівні європейських стандартів;
- створення єдиних вимог для внутрішніх та міжнародних перевезень;
- зменшення корупційних ризиків у сфері автомобільних перевезень;
- вдосконалення прозорого механізму державного ринкового нагляду та контролю за відповідністю безпеки технічного стану транспортних засобів їх складових частин та обладнання.

Для споживачів транспортних послуг прогнозується підвищення якості та безпеки перевезень за рахунок:

- установлення вимог щодо професійної компетентності та відповідальності персоналу перевізників, зокрема водіїв автомобільного транспорту;
- створення системи періодичного підтвердження безпечності технічного стану транспортного засобу через процедури підтвердження придатності транспортних засобів до експлуатації, підвищення відповідальності за достовірність таких перевірок;
- створення вимог щодо обов'язкового обладнання транспортних засобів сучасними засобами об'єктивного контролю роботи та відпочинку водіїв (тахографи), системами активної, пасивної безпеки (обмежувачі швидкості, ремені безпеки тощо).

7. Оцінка відповідності

Проект акта має положення, щодо виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Проект акта не містить положень, що 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.

Проект акта буде надіслано до Національного агентства з питань запобігання корупції для визначення необхідності проведення антикорупційної експертизи.

8. Прогноз результатів

Реалізація проекту акта призведе до зменшення на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод в продовж 4 років після набрання чинності норм проекту акта, покращення стану безпеки дорожнього

руху та транспортної дисципліни його учасників, зниження рівня аварійності на вулично-дорожній мережі держави, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод і тяжкості їх наслідків, зменшення шкідливого впливу автомобільних транспортних засобів, адаптацію норм законодавства України до вимог нормативних актів ЄС, імплементація яких передбачена Угодою про асоціацію Україна, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Т. в. о. Міністра
_____ 2021 р.

Дмитро АБРАМОВИЧ

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

I. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Законі України «Про дорожній рух» (Відомості Верховної Ради України, 1993 р., № 31, ст. 338 із наступними змінами):

1) у частині першій статті 4:

абзац тринадцятий викласти в такій редакції:

«визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів територіальним органам Міністерства внутрішніх справ України, що призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування;»;

після абзацу вісімнадцятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«затвердження порядку призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення органів із сертифікації для виконання ними як третіми сторонами завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту;

затвердження технічного опису електронного протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу та його зразка;

затвердження порядку створення саморегулювних організацій у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

затвердження порядку здійснення контролю технічного стану транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

затвердження порядку призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення центрів з підготовки центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу



виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.»;

2) у абзаці п'ятому частини другої статті 12 слова «випускати на лінію» замінити словами «допускати до руху»;

3) статтю 29 після частини першої доповнити новою частиною в такій редакції:

«Сертифікат видається:

виробником або його уповноваженим представником - резидентом - на кожний новий транспортний засіб, тип якого відповідає вимогам технічного регламенту затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

акредитованим органом із сертифікації та призначеним центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту, для виконання ним як третьою стороною завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання (далі – Призначені органи із сертифікації) – на кожний новий транспортний засіб, а також на той, що був у користуванні.».

У зв'язку з цим, частини другу – п'яту вважати відповідно частинами третьою – шостою;

4) статтю 30 викласти в такій редакції:

«Стаття 30. Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами, їх системами та складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери

Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу, та має бути відображена в нормативно-технічній документації на транспортні засоби.

Перед початком серійного виробництва транспортних засобів, їх систем та складових частин, виробник таких транспортних засобів та/або їх складових частин забезпечує затвердження конструкції транспортних засобів та/або їх складових частин відповідно до технічного регламенту затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, а також відповідність цієї продукції правилам, нормам, нормативам протягом усього періоду виробництва.

Виробник розробляє і надає споживачу експлуатаційну документацію, інформаційне забезпечення, якими, зокрема встановлює вимоги для безпечної експлуатації транспортних засобів відповідно до законодавства.

На транспортний засіб наноситься ідентифікаційний номер (VIN), а на його складові частини – маркування, достатнє для їх однозначної ідентифікації відповідно до правил, норм, нормативів.

Забороняється введення в обіг транспортних засобів, виготовлених (складених) із використанням складових частин, що перебували в експлуатації.

Підприємства, установи, організації та інші суб'єкти господарювання незалежно від форм власності, які мають право здійснювати оптову або роздрібну торгівлю та оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, зобов'язані вести облік реалізованих транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери. Порядок оптової та роздрібної торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, визначається Кабінетом Міністрів України.

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, огляд матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання щодо відповідності встановленим вимогам до діяльності, пов'язаної з реалізацією транспортних засобів здійснюється територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України у визначеному Міністерством внутрішніх справ України порядку. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, огляд матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання щодо відповідності встановленим вимогам до діяльності, пов'язаної з реалізацією тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України у визначеному Міністерством внутрішніх справ України порядку. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.»;

5) частину першу статті 31 викласти в такій редакції:

«Транспортні засоби, їх частини та обладнання, що ввозяться на митну територію України з метою вільного обігу, підлягають перевірці на відповідність обов'язковим вимогам або повинні мати документ про відповідність цим вимогам, виданий нотифікованим органом в ООН відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або

використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року або Призначеним органом із сертифікації.»;

6) у статті 32:

частині четвертій слово «механічного» виключити;

доповнити частиною шостою в такій редакції:

«Забороняється ввезення на митну територію України автобусів для перевезення пасажирів не пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, якщо замовником (отримувачем) такої продукції є держава.»;

7) у статті 34:

після частини першої доповнити новою частиною другою у такій редакції:

«Перша державна реєстрація в Україні ввезеного транспортного засобу нового і такого, що був у користуванні, або виготовленого в Україні здійснюють за умови відповідності такого транспортного засобу встановленим вимогам у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, що підтверджується сертифікатом на відповідність цим вимогам.».

У зв'язку з чим, частини другу – чотирнадцяту вважати третьою – п'ятнадцятою відповідно;

у частині дев'ятій абзац перший викласти у такій редакції:

«Відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів здійснюють.»;

8) статтю 35 викласти в такій редакції:

«Стаття 35. Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів

Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані у встановленому законодавством порядку, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до законодавства.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України, який зокрема повинен містити:

вимоги до суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, зокрема, вимоги до пунктів обов'язкового технічного контролю, матеріально-технічної бази, вимоги щодо персоналу та його кількості;

обсяги обов'язкового технічного контролю транспортного засобу;

зміст і методи контролю, оцінювання недоліків транспортних засобів;

розрахунковий оперативний час проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу;

порядок фіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю за допомогою фото- та відеотехніки.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить для:

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів та їх багажу, що містять не більше восьми місць для сидіння, крім сидіння водія, у тому числі спеціалізовані, – через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки, не пізніше місяця дати реєстрації транспортного засобу у такому порядку: у рік, який закінчується на непарну цифру, – транспортні засоби, остання цифра року першої реєстрації яких непарна; у рік, який закінчується на парну цифру і нуль, – транспортні засоби, остання цифра року першої реєстрації яких парна або нуль;

транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять, з місцем водія включно, що використовуються як таксі, у тому числі спеціалізовані, – через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія, у тому числі спеціалізовані, – через один рік від дати першої реєстрації, надалі щорічно впродовж дев'яти років, кожні шість місяців після десяти років від дати першої реєстрації;

транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів із повною масою до 3,5 тонн включно, у тому числі спеціалізовані, – через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів повною масою, яка перевищує 3,5 тонн, у тому числі спеціалізовані, – через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, із повною масою понад 3,5 тонн, у тому числі спеціалізовані, – через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

колісних тракторів, які використовують на дорогах загального користування з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 кілометрів на годину, у тому числі спеціалізовані, – через чотири роки від дати першої реєстрації, надалі кожні два роки;

транспортних засобів спеціального призначення, – через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно, а ті, що випущені понад 20 років тому – кожні шість місяців;

транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів, – через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно, а ті, що випущені понад 20 років тому – кожні шість місяців.

двоколісних або триколісних транспортних засобів з об'ємом двигуна внутрішнього згоряння 125 кубічних сантиметрів і більше або електродвигуна потужністю 4 кВт і більше, у тому числі спеціалізовані, – через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі кожні два роки;

транспортних засобів із чотирма колесами, що мають двигун внутрішнього згоряння 125 кубічних сантиметрів і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше, споряджена маса яких не перевищує 400 кілограмів (550 кг для транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів) без урахування маси акумуляторних батарей у разі використання електричного двигуна, у тому числі спеціалізовані, – через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі кожні два роки;

У разі відсутності інформації про дату першої реєстрації періодичність проходження обов'язкового технічного контролю встановлюється за датою випуску транспортного засобу. У разі відсутності інформації про дату випуску транспортного засобу за дату випуску приймається 01 січня року випуску.

Обов'язковий технічний контроль, незалежно від дати його останнього проведення, здійснюється в разі:

перереєстрації транспортного засобу на нового власника, який проводиться в десятиденний строк від дати проведення перереєстрації такого транспортного засобу;

дорожньо-транспортної пригоди, внаслідок якої було пошкоджено елементи, що впливають на безпечність руху транспортного засобу (системи підвіски, системи керування, системи подушок безпеки, системи гальмування, деформації кузова), які відносяться законодавством до технічних несправностей і недоліків, з якими заборонено експлуатацію транспортних засобів;

виявлення під час придорожньої перевірки недоліків, визначених порядком проведення придорожньої перевірки, що загрожують безпеці руху і стали причиною заборони або обмеження руху такого транспортного засобу.

Обов'язковому технічному контролю не підлягають:

транспортні засоби з конструкційною швидкістю не більше 25 кілометрів на годину;

транспортні засоби, які не використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування;

транспортні засоби з об'ємом двигуна, що не перевищує 125 кубічних сантиметрів, або електродвигун потужністю до 4 кВт;

технічні засоби, призначені для агропромислового комплексу, визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України» окрім колісних тракторів, які використовують на дорогах загального користування з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 кілометрів на годину.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих Міністерством внутрішніх справ України, здійснюється у пункті проведення обов'язкового технічного контролю суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю, який є юридичною особою, підтвердив

інформацію про відповідність вимогам, встановленим Кабінетом Міністрів України та має:

на правах власності або користування пункт(и) проведення обов'язкового технічного контролю;

технічні можливості для фіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю за допомогою фото- та відеотехніки, збереження таких даних та передачі їх до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

технічні можливості для передачі відомостей про результати проведення обов'язкового технічного контролю в загальнодержавній базі даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

експерта(-ів) з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який працює у нього за трудовим договором на постійній основі.

Інформація про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства вноситься до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який є складовою частиною Єдиного державного реєстру МВС територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України, у разі її підтвердження юридичною особою державної форми власності, яка уповноважена центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, і нотифікована в ООН відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року, акредитована як орган з інспектування з обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів (тип А) (далі – Орган інспектування). Інформація про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства передається Органом інспектування територіальному органу Міністерства внутрішніх справ України у порядку визначеному Міністерством внутрішніх справ України для внесення до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, який є складовою частиною Єдиного державного реєстру МВС.

Порядок уповноваження Органу інспектування та визначення вартості підтвердження інформації про відповідність суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю вимогам законодавства встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Пунктом проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є сукупність споруд і засобів технічного діагностування та обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху і охорони навколишнього природного середовища, що знаходяться на земельній ділянці та за однією адресою.

За результатами проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю формується електронний протокол перевірки технічного стану транспортного засобу та друкується у паперовій формі.

Інформація про результати проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу та інформація про документ придатності транспортного засобу до експлуатації заносяться суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України, який зокрема повинен містити:

обсяги інформації про проведення обов'язкового технічного контролю, що вноситься до загальнодержавної контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

процедуру надання та обмеження доступу до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів користувачам такої бази даних.

визначення вартості надання доступу до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів користувачам такої бази даних.

Доступ суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів обмежується територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України відповідно до порядку здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів у разі виявлення порушень Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та/або Порядку формування загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, доступу до неї та встановлення розміру плати за надання таких послуг, допущених суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю та/або, за інформацією, що надійшла від державного органу нагляду (контролю) у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів або Органу інспектування.

Процес проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів фіксується відповідно до законодавства за допомогою фото- та відеотехніки. Данні щодо фото- та відеофіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів зберігаються суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів не менше 30 днів з дня проведення обов'язкового технічного контролю.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, які належать військовим формуванням, Міністерству внутрішніх справ України, Національній поліції, центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах організації

спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту телекомунікацій і користування радіочастотним ресурсом України, Оперативно-рятувальній службі цивільного захисту, покладається на ці формування та органи визначені цим Законом у порядку, затверджені Кабінет Міністрів України, за поданням органів, що здійснюють відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів.

В Україні можуть створюватися і діяти саморегулювні організації у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, участь у діяльності яких беруть суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Саморегулювні організації у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є неприбутковими добровільними об'єднаннями суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, які визначають правила і стандарти підприємницької та професійної діяльності, обов'язкові для виконання всіма членами таких організацій, передбачають механізм відшкодування збитків, завданих споживачам унаслідок надання членами саморегулювної організації виконання робіт (послуг) неналежної якості та можуть проводити початкову підготовку, перепідготовку експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та здійснювати інші повноваження визначені законодавством.»;

9) розділ V доповнити статтею 35¹ такого змісту:

«Стаття 35¹. Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів

Експертом з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів є особа, яка пройшла відповідну підготовку та атестацію і за її результатами отримала свідоцтво експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів. Строк дії свідоцтва експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів становить п'ять років від дати проходження атестації.

Підготовка експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється у центрах підготовки призначених відповідно до законодавства.

Атестація експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється у центрах з атестації, акредитованих у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» та призначених відповідно до законодавства.

За результатами підготовки видаються документ про проходження підготовки, а за результатами атестації видається свідоцтво експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Технічний опис та зразки документу про проходження підготовки та свідоцтва експерта з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів визначається порядком підготовки та атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб органу

виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.

Відомості про результати підготовки та атестації розміщуються відповідними центрами на їх веб-сайтах та надають таку інформацію центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів проводить обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, за винятком випадків, у яких експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів має або може мати конфлікт між своїми приватними та професійними інтересами, включаючи, але не обмежуючись, наступні випадки проведення обов'язкового технічного контролю:

транспортних засобів суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю, з яким він перебуває у договірних відносинах, а також власника, співвласника, посадової особи, працівника суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю;

транспортних засобів, що перебувають у власності або користуванні членів родини такого експерта;

транспортних засобів осіб, які можуть вплинути на об'єктивність або неупередженість прийняття рішень, а також на вчинення чи не вчинення дій під час проведення обов'язкового технічного контролю.

Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів не має права працювати одночасно за трудовим договором (угодою, контрактом) в двох і більше суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю.

Експерт з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, що затверджує результати проведеного ним обов'язкового технічного контролю транспортного засобу, несе персональну відповідальність за достовірність таких результатів та дотримання процедури його проведення.»;

10) абзац четвертий частини другої статті 37 після слова «несправностей» доповнити словом «, недоліків»;

11) у статті 52¹:

у частині першій:

абзац дев'ятий викласти в такій редакції:

«ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та затвердження порядку його ведення;»;

доповнити новими абзацами такого змісту:

«здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів шляхом проведення моніторингу,

що включає в себе отримання, зберігання та аналіз інформації про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

встановлення порядку здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю вимог законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.»;

12) частину першу статті 52³ доповнити новим абзацом такого змісту:

«здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів на вулично-дорожній мережі у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.»;

13) розділ X доповнити статтею 52⁴ такого змісту:

«Стаття 52⁴. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту

До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, належить:

призначення, відмова у призначенні та анулювання призначення центрів з підготовки та центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки;

затвердження вимог до експертів з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

затвердження порядку підготовки та атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки;

виконання функції компетентного органу щодо виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі таких приписів, 1958 року з поправками 1995 року;

визначення технічних служб, які виконують випробовування та/або інспектування продукції та/або проводять перевірки відповідності виробництва відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, які видаються на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року;

затвердження порядку визначення технічних служб, які виконують випробовування та/або інспектування продукції та/або проводять перевірки відповідності виробництва відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання

та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, які видаються на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року;

здійснення технічного регулювання у сфері допуску до експлуатації, використання та ввезення колісних транспортних засобів;

призначення, відмова у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності органів із сертифікації для виконання завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

затвердження порядку оцінювання діяльності призначених органів із сертифікації для виконання завдань з оцінки відповідності, визначених у технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

затвердження порядку оцінювання діяльності центрів з підготовки та центрів з атестації експертів з проведення обов'язкового технічного контролю та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки.».

2. У Законі України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України 2006, № 32, ст.273 із наступними змінами):

1) у статті 1:

в абзаці шістдесят першому слова «суб'єкта господарювання» замінити словами «автомобільного перевізника»;

абзац шістдесят четвертий виключити;

доповнити з урахуванням алфавітного порядку термінами такого змісту:

«документ придатності транспортного засобу до експлуатації – документ відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки, виданий відповідно до міжнародних угод України, зокрема сертифікат придатності до експлуатації, передбачений резолюціями Європейською Конференцією Міністрів Транспорту, міжнародний сертифікат технічного огляду, виданий відповідно до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів»;

«кваліфікаційна картка водія – документ, що засвідчує кваліфікацію водія, який залучається до надання послуг перевезення пасажирів та/або вантажів транспортним засобом»;

«член екіпажу транспортного засобу – водій та будь-який працівник, який належить до персоналу автомобільного транспорту, праця якого безпосередньо

пов'язана з рухом транспортних засобів»;

2) у статті 6:

частину третю викласти в такій редакції:

«До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту належить:

нормативно-правове регулювання у сфері автомобільного транспорту;
визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту;
ведення інформаційної (автоматизованої) системи «Підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів»;

затверджує порядок ведення інформаційної (автоматизованої) системи «Підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів»;

призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів;

призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів;

затвердження порядку призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, а також вимоги до них;

затвердження порядку призначення, відмови у призначенні, анулювання призначення та оцінювання діяльності центрів з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, а також вимоги до них;

затвердження порядку здійснення підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, технічного опису та зразка свідоцтва про професійну підготовку;

затвердження порядку здійснення підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, технічного опису та зразка кваліфікаційної картки водія;

затвердження переліку категорій транспортних засобів, водії яких повинні підтвердити свою професійну компетентність;

затвердження переліку статистичних даних, які центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, збирає під час планових, позапланових та рейдових перевірок;

затвердження вимог до пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження інструкції з використання контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження кваліфікаційних вимог до знань і умінь працівників автомобільного транспорту, що здійснюють установку та обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження порядку підвищення кваліфікації керівників, спеціалістів і робітників, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту;

затвердження порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху;

затвердження порядку визначення типу контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження вимог до суб'єктів господарювання та їх працівників, які здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

затвердження положення щодо режимів праці та відпочинку членів екіпажу транспортного засобу»;

у частині сьомій:

в абзаці чотирнадцятому після слів «контрольних пристроїв (тахографів)» доповнити словами «, пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів»;

після абзацу шістнадцятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«державний нагляд і контроль за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, щодо дотримання ними вимог законодавства у цій сфері, шляхом проведення планових, позапланових перевірок відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»;

державний нагляд і контроль за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів, щодо дотримання ними вимог

законодавства у цій сфері, шляхом проведення планових, позапланових перевірок відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»;

публічне звітування за попередній рік щодо результатів заходів державного нагляду (контролю) у сфері наземного транспорту, а також зібраних статистичних даних під час планових, позапланових та рейдових перевірок;».

У зв'язку з цим абзаци сімнадцятий – дев'ятнадцятий вважати відповідно абзацами двадцятим – двадцять другим;

у частині чотирнадцятій після слова «позапланових» доповнити словом «, придорожніх»;

3) статтю 17 викласти в такій редакції:

«Стаття 17. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту

Персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема:

мати необхідний рівень професійної кваліфікації та компетентності;

забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів;

ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту.

Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані пройти підготовку (початкову, початкову-скорочену, періодичну) та підтвердити свою професійну компетентність шляхом складання іспиту.

Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані кожні 5 років від дати останнього підтвердження своєї професійної компетентності проходити періодичну підготовку та підтвердження професійної компетентності.

Підготовка водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії здійснюється у центрах з підготовки водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів.

Підтвердження професійної компетентності водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії здійснюється у центрах з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів.

Підтвердженням того, що водій має професійну компетентність є кваліфікаційна картка водія видана призначеним центром з підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів.

Водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, зобов'язані, крім документів, передбачених статтями 39, 48 цього Закону, мати при собі та на вимогу осіб, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті, пред'являти їм для перевірки кваліфікаційну картку водія.»;

4) статтю 18 викласти в такій редакції:

«Стаття 18. Особливості організації праці та контролю за роботою членів екіпажу транспортного засобу

З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою членів екіпажу транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані:

організовувати роботу членів екіпажів транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку;

здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху;

забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці;

здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду;

забезпечувати персонал автомобільного транспорту санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням;

забезпечувати своєчасне проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Контроль за роботою членів екіпажу транспортних засобів має забезпечувати належне виконання покладених на них обов'язків і включає організацію перевірок режимів їх праці та відпочинку, а також виконання водіями транспортних засобів вимог цього Закону та законодавства про працю.

Особливості регулювання праці членів екіпажу транспортного засобу, які працюють в умовах підвищеного ризику для здоров'я, визначаються вимогами Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) та національним законодавством.

Державний контроль за дотриманням членами екіпажу транспортних засобів вимог законодавства щодо режиму праці та відпочинку здійснюється під час планових, позапланових перевірок автомобільних перевізників, а також рейдових перевірок транспортних засобів відповідно до законодавства.»;

5) статтю 19 викласти в такій редакції:

«Стаття 19. Класифікація транспортних засобів за конструкцією і призначенням

Транспортні засоби за призначенням поділяють на транспортні засоби загального, спеціалізованого та спеціального призначення.

Класифікація, визначення категорій та позначення транспортних засобів за конструкцією здійснюється з урахуванням норм Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних

транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року, та в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.»;

6) у статті 20:

у назві слова «і частин до них» замінити словами «їх частин та обладнання»;

частину десяту викласти в такій редакції:

«Транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять (з місцем водія включно) або перевезення вантажів автомобілем повною масою понад 3,5 тонни, повинні бути обладнані контрольними пристроями, призначеними для відображення, запису, друку, зберігання та реєстрації в автоматичному чи напівавтоматичному режимі інформації про рух таких транспортних засобів, режими праці та відпочинку водіїв (тахографами) за винятком транспортних засобів:

1) які використовуються для регулярних перевезень пасажирів на маршруті, протяжність якого не перевищує 50 кілометрів;

2) з максимальною дозволеною швидкістю, що не перевищує 40 кілометрів на годину;

3) які використовуються для некомерційних перевезень гуманітарної допомоги у період воєнного (надзвичайного) стану чи під час проведення рятувальних операцій;

4) спеціалізованого призначення, такі як спеціалізовані санітарні автомобілі екстреної медичної допомоги, що використовуються в медичних цілях;

5) які використовуються для здійснення аварійних чи відновлювальних робіт у зоні радіусом 100 кілометрів від своєї бази;

6) які проходять дорожні випробування з метою технічного удосконалення, ремонту або обслуговування, та новими або відбудованими транспортними засобами, які ще не було введено в обіг;

7) повною масою , що не перевищує 7,5 тонни, які використовуються для некомерційного перевезення вантажів (у тому числі автопотяги);

8) перелік яких визначений Кабінетом Міністрів України.»;

після частини десятої доповнити новими частинами такого змісту:

«Транспортні засоби, призначені та/або обладнані для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять (з місцем водія включно) або перевезення вантажів автомобілем повною масою понад 3,5 тонни повинні бути обладнані пристроями обмеження швидкості за винятком транспортних засобів:

1) призначених для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння понад дев'ять з місцем водія включно, у тому числі з повною масою понад 5

тонн та з максимальною конструктивною швидкістю менше ніж 100 кілометрів на годину (крім автобусів, призначених для перевезення школярів);

2) призначених для перевезення вантажів з повною масою понад 3,5 тонни та з максимальною конструктивною швидкістю менше ніж 90 кілометрів на годину;

3) які використовуються як громадський або комунальний транспорт виключно в умовах та на території населеного пункту;

4) які використовуються на дорогах для наукових досліджень;

5) перелік яких визначений Кабінетом Міністрів України.

Установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів здійснюються суб'єктами господарювання, які відповідають вимогам встановленим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, та внесені до переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів.

Особи, які виконують роботи з установлення та технічного обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів, повинні мати документ, що підтверджує наявність відповідної підготовки щодо виконання видів робіт з установлення та технічного обслуговування контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів.»;

7) у статті 23:

частину першу доповнити новими абзацами в такій редакції:

«перевірку наявності та технічного стану контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та пристроїв обмеження швидкості руху транспортних засобів;

придорожню перевірку.»;

після частини п'ятої доповнити новими частинами в такій редакції:

«Придорожня перевірка є перевіркою транспортних засобів на придатність до експлуатації, яка здійснюється посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Порядок придорожньої перевірки включає в себе, зокрема, виключний перелік недоліків транспортних засобів, які є підставою для зупинки транспортних засобів та порядок такої зупинки, перелік недоліків транспортних

засобів, які є підставою для надання вимоги щодо направлення на поглиблену перевірку, обсяги придорожньої перевірки, зміст і методи контролю, оцінювання недоліків транспортних засобів, розрахунковий оперативний час проведення придорожньої перевірки залежно від категорії транспортних засобів, порядок фіксації процесу проведення придорожньої перевірки за допомогою фото- та відеотехніки, порядок перевірки розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі, форму та опис протоколу придорожньої перевірки.

Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, мають право зупиняти транспортний засіб у порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України, для проведення придорожньої перевірки на підставі виявлених недоліків транспортного засобу.

Придорожню перевірку здійснюють посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які атестовані відповідно до законодавства та інформація про яких міститься в переліку атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки.

Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, веде перелік атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки шляхом розміщення такої інформації на офіційному веб-сайті.

Придорожня перевірка спрямована на виявлення недоліків транспортних засобів, що експлуатуються на вулично-дорожній мережі загального користування.

Придорожня перевірка включає в себе початкову і поглиблену перевірку транспортного засобу, та перевірку розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі.

За результатами придорожньої перевірки посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, оформлює протокол придорожньої перевірки. Протокол придорожньої перевірки реєструється у загальнодержавній базі даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та надається водієві.

Загальна кількість придорожніх перевірок протягом календарного року повинна становити не менше п'яти відсотків від загальної кількості зареєстрованих в Україні транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів і вантажів.

Під час початкової перевірки транспортного засобу посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті:

- 1) перевіряє у водія наявність останнього оформленого протоколу придорожньої перевірки;

2) перевіряє у водія наявність оформленого документа придатності транспортних засобів до експлуатації (у разі міжнародних перевезень);

3) перевіряє в загальнодержавній базі даних інформацію про результати проведеного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу або документ придатності транспортного засобу до експлуатації (у разі міжнародних перевезень);

4) проводить органолептичний огляд стану транспортного засобу;

5) проводить технічні дослідження, використовуючи засоби технічного діагностування (у тому числі засобів вимірювальної техніки);

6) перевіряє чи були усунені недоліки, виявлені під час попередніх придорожніх перевірок.

За результатами початкової перевірки, у разі виявлення недоліків транспортних засобів, посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті висуває вимогу щодо проходження поглибленої перевірки транспортного засобу або усунення недоліків такого транспортного засобу.

Поглиблена перевірка транспортного засобу здійснюється у пункті проведення обов'язкового технічного контролю, який знаходиться найближче до місця проведення початкової перевірки транспортного засобу, позачергово за рахунок власника або водія такого транспортного засобу. Порядок визначення вартості поглибленої перевірки, встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Якщо під час поглибленої придорожньої перевірки встановлено, що транспортний засіб має недоліки, що загрожують безпеці руху або не придатний до експлуатації, посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, висуває вимогу щодо усунення виявлених недоліків та вносить відомості до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів про втрату чинності електронного протоколу перевірки технічного стану цього транспортного засобу.

У разі коли підтверджено придатність транспортного засобу до експлуатації під час проведення поглибленої перевірки транспортного засобу, такий транспортний засіб не підлягає придорожній перевірці протягом трьох місяців від дати останньої, а витрати за проведення такої поглибленої перевірки відшкодовується за рахунок коштів бюджету, передбаченого для фінансування центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, незалежно від вини посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, несе відповідальність у порядку регресу в розмірі виплаченого з бюджету відшкодування у зв'язку з незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю такої посадової особи.

Під час придорожньої перевірки посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на

наземному транспорті, здійснюється перевірка розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі на відповідність правилам розміщення і закріплення вантажу для того, щоб переконатися, що вантаж розміщений і закріплений таким чином, що не створює загроз безпеці дорожнього руху, життю і здоров'ю людей, цілісності майна та довкілля.

У разі встановлення посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, під час придорожньої перевірки, що вантаж розміщений та/або закріплений на транспортному засобі з порушенням правил розміщення і закріплення вантажу, подальший рух такого транспортного засобу обмежується до повного усунення таких порушень відповідно до порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України.»;

8) в абзаці сьомому частини першої статті 34 слово «водіїв» замінити словами «членів екіпажу»;

9) у статті 53:

у частині третій:

абзац шостий викласти в такій редакції:

«документ придатності транспортного засобу до експлуатації»;

доповнити абзацом восьмим такого змісту:

«кваліфікаційну картку водія.»;

частину четверту доповнити двома новими абзацами такого змісту:

«документ придатності транспортного засобу до експлуатації;

кваліфікаційну картку водія.»;

абзац п'ятий частини п'ятої викласти у такій редакції:

«документ придатності транспортного засобу до експлуатації»;

частину сьому викласти в такій редакції:

«У транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та/або вантажів, установлюються і використовуються контрольні прилади (тахографи) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та у випадках, передбачених законодавством, пристрої обмеження швидкості руху транспортних засобів.».

10) у статті 60:

у частині першій:

в абзаці восьмому слова «двадцяти» замінити словом «ста»;

в абзаці дев'ятому слова «тридцяти» замінити словом «ста»;

абзац одинадцятий викласти в такій редакції:

«управління транспортними засобами при здійсненні автомобільних перевезень без щоденної реєстрації режимів праці та відпочинку або без кваліфікаційної картки водія – штраф у розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;»;

доповнити новими абзацами в такій редакції:

«експлуатація транспортного засобу без контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв в разі, якщо його установка на транспортному засобі передбачена законодавством – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу з порушенням встановлених законодавством вимог до використання контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, за винятком випадку поломки контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв при виконанні рейсу та оборотного рейсу – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу без пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів в разі, якщо його установка на транспортному засобі передбачена законодавством – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу з порушенням встановлених законодавством вимог до використання пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів, за винятком випадку поломки пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів при виконанні рейсу та оборотного рейсу – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу із застосуванням пристрою не передбаченого конструкцією контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, що здатний змінювати його записи – штраф у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу із застосуванням контрольного приладу (тахографу) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв та/або пристрою обмеження швидкості руху транспортних засобів, що не пройшли перевірку передбачену законодавством – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

експлуатація транспортного засобу з порушенням вимог до розміщення і закріплення вантажів на транспортному засобі – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та тимчасову заборону руху такого транспортного засобу до повного усунення виявлених порушень;

управління транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.».

3. Абзац четвертий частини другої статті 10 Закону України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2004 р., № 51, ст.548) виключити.

4. Статтю 2 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2007 р., № 29, ст. 389 із наступними змінами) доповнити новою частиною такого змісту:

«Державний нагляд (контроль) на автомобільному транспорті в частині проведення рейдових та придорожніх перевірок здійснюється з урахуванням особливостей, визначених законами України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух».».

II. Прикінцеві та перехідні положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня наступного за днем його опублікування, крім підпункту 10 пункту 1 розділу I цього Закону, який набирає чинності через один рік з дня набрання чинності цим Законом, абзацу двадцять восьмого підпункту 2 пункту 2 розділу I цього Закону, який набирає чинності через чотири роки з дня набрання чинності цим Законом, а також підпункту 7 пункту 2 розділу I цього Закону щодо придорожньої перевірки, який набирає чинності через один рік та шість місяців з дня набрання чинності цим Законом.

2. Установити, що протягом одного року з дня набрання чинності цим Законом, перереєстрація транспортного засобу на нового власника здійснюється за наявності діючого протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу.

3. Установити, що впродовж двох років з дня набрання чинності цим Законом експертом з проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів вважаються особи, які здійснюють обов'язковий технічний контроль та визначені наказом керівника суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю.

4. Транспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості через рік з дня, наступного за днем набрання чинності цим Законом.

5. Транспортні засоби, що здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості через два роки з дня, наступного за днем набрання чинності цим Законом.

6. Водії транспортних засобів, які з дня набрання чинності цим Законом, повинні підтвердити свою професійну компетентність та мають посвідчення водія відповідної категорії, вважаються такими, що підтвердили свою професійну компетентність водія транспортного засобу відповідної категорії та повинні пройти періодичну підготовку і підтвердити професійну компетентність у продовж наступних п'яти років.

7. Через один рік з дня набрання чинності цим Законом транспортні засоби, що здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані тахографами:

аналоговими або цифровими – транспортні засоби, зареєстровані до 16 червня 2010 року;

цифровими – транспортні засоби, зареєстровані після 16 червня 2010 року.

8. Кабінету Міністрів України протягом одного року з дня набрання чинності цим Законом:

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом та прийняти акти необхідні для реалізації цього Закону;

забезпечити перегляд та приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

Голова Верховної Ради України



ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Від 29 березня 2021 р.

м. Київ

№ *202-К*

Про тимчасове покладення виконання обов'язків Міністра

Керуючись статтею 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», на період моєї відсутності виконання обов'язків Міністра інфраструктури України з 30 березня 2021 року тимчасово покладаю на першого заступника Міністра АБРАМОВИЧА Дмитра Васильовича.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

034927 *

Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»

5 Квітня 2021, 09:55

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – Проект Закону) розроблено на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна – ЄС).

Проект Закону передбачає істотне вдосконалення механізмів державного регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів:

впровадження періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, що мають прямий вплив на безпеку дорожнього руху;

впровадження на законодавчому рівні вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів з метою забезпечення безпеки учасників дорожнього руху на дорогах України та зниження рівня смертельних ДТП;

створення системи періодичної підготовки водіїв транспортних засобів окремих категорій, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та підвищення їх професійної компетентності;

забезпечення контролю та встановлення відповідальності за порушення режимів робочого часу та часу відпочинку водіїв;

забезпечення дотримання норм законодавства у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів шляхом впровадження адміністративної відповідальності водіїв, посадових осіб суб'єктів господарювання, фізичних осіб-підприємців за вчинені правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, господарської діяльності у сфері транспорту, у тому числі надання послуг автомобільним транспортом.

запровадження чітких, спільних з країнами - учасницями ЄС правил щодо часу керування, перерв та періодів відпочинку водіїв автотранспортних засобів, залучених до здійснення національних і міжнародних автомобільних перевезень, шляхом впровадження скоординованих дій між Україною та країнами - учасницями ЄС відповідно до принципу пропорційності.

Розробником проекту акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проект акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури ([www.mtu.gov.ua](http://mtu.gov.ua)) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту акта прохання надавати на адресу Директорату з безпеки на транспорті, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14.

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту Закону у письмовому та / або електронному вигляді.

[Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Порівняльна таблиця](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

[Додаток до аналізу регуляторного впливу](#)