



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає для погодження 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 акта).

- Додатки: 1. Копія проєкту акта на 37 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 29 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

391358 *

Сергій Александров 351 41 53



№761/39/14-20 від 10.03.2020

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»

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.mintrans.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; aleksandrov@mtu.gov.ua.

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.

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 Кодексі України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122):

1) у статті 121:

у частині першій:

в абзаці першому слова «і стандартів» замінити словами «, нормативів і технічних приписів»;

в абзаці другому слово «двадцяти» замінити словом «двохсот»;

частину другу виключити;

частини третю та четверту викласти в такій редакції:

«Керування водієм транспортним засобом, що підлягає перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою та третьою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

2) доповнити статтею 121³ такого змісту:

«Стаття 121³. Порухення вимог законодавства щодо робочого часу і часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів та правил використання контрольних пристроїв (тахографів) та/або обмежувачів швидкості

Керування транспортним засобом з вимкненим, чи несправним контрольним пристроєм реєстрації режимів праці та відпочинку водія (тахографом) та/або обмежувачем швидкості, чи без таких пристроїв, якщо їх використання (наявність) передбачено законодавством, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом з карткою водія, власником якої водій не є, або з карткою, яку було отримано на основі недостовірної інформації, або з карткою водія, яка занесена до переліку загублених або викрадених карток, -

тягне за собою конфіскацію такої картки водія та накладення штрафу в розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом із застосуванням незаконного пристрою, що здатний змінювати записи тахографа, та/або обмежувача швидкості або підроблення, приховування, ненадання чи знищення інформації, записаної за поточний день та за останні попередні 28 днів на тахокартах або завантаженої з тахографа (цифрового) та/або картки водія, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом без використання картки водія до тахографа (цифрового), та/або без протоколів перевірки та адаптації тахографа до транспортного засобу, що стосуються налаштувань тахографів та/або обмежувачів швидкості, якщо їх використання (наявність) передбачено законодавством, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбачене частинами першою - четвертою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом із застосуванням контрольного пристрою реєстрації режимів праці та відпочинку водія (тахографом) та/або обмежувачем швидкості, що не пройшли перевірку суб'єктом господарювання, який здійснює установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, та якого включено до переліку таких

суб'єктів господарювання, а також наявність та/або використання більше ніж однієї особистої картки водія, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбачене частиною шостою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Перевищення щоденного періоду керування у 9 годин (якщо використана можливість продовжити тривалість керування до 10 годин) на час:

до шістдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від шістдесяти до ста двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста двадцяти до двохсот сімдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж двісті сімдесят хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Перевищення щоденного періоду керування у 10 годин (якщо передбачена можливість продовжити тривалість керування до 10 годин) на час:

до шістдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від шістдесяти до ста двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста двадцяти до трьохсот хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж триста хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Перевищення щотижневого періоду керування у 56 годин на час:

до двохсот сорока хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від двохсот сорока до п'ятисот сорока хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від п'ятисот сорока до восьмисот сорока хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж вісімсот сорок хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Перевищення максимального загального періоду керування (90 годин) впродовж двох послідовних тижнів на час:

до шестисот хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від шестисот до дев'ятисот хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від дев'ятисот до однієї тисячі трьохсот вісімдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж одна тисяча триста вісімдесят хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Перевищення безперервного періоду керування у 4,5 години на час:

до тридцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від тридцяти до дев'яносто хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж дев'яносто хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Скорочення щоденного 11-годинного періоду відпочинку (якщо використана можливість скоротити тривалість відпочинку до 9 годин) на час:

до шістдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від шістдесяти до ста п'ятдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж сто п'ятдесят хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Скорочення щоденного розподіленого періоду відпочинку (3 години + 9 годин) або щоденного скороченого 9-годинного періоду відпочинку (якщо не використана можливість скоротити тривалість відпочинку до 9 годин) або щоденного 9-годинного періоду відпочинку у складі екіпажу на час:

до шістдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від шістдесяти до ста двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж сто двадцять хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Скорочення щотижневого скороченого 24 - годинного періоду відпочинку на час:

до ста двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста двадцяти до двохсот сорока хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж двісті сорок хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Скорочення щотижневого 48 - годинного періоду відпочинку на час:

до ста вісімдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста вісімдесяти до п'ятисот сорока хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж п'ятсот сорок хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Затримка початку відпочинку, передбаченого по завершенню шести послідовних 24 - годинних періодів після попереднього щотижневого відпочинку, на час:

до ста вісімдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста вісімдесяти до семисот двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж сімсот двадцять хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Затримка початку відпочинку, передбаченого по завершенню дванадцяти послідовних 24 - годинних періодів після попереднього регулярного щотижневого відпочинку, на час:

до ста вісімдесяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

від ста вісімдесяти до семисот двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж сімсот двадцять хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Скорочення щотижневого періоду відпочинку, передбаченого по завершенню дванадцяти послідовних 24 - годинних періодів після попереднього регулярного щотижневого відпочинку, на час:

до ста двадцяти хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж сто двадцять хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.

Збільшення 3-годинного періоду керування в нічний час перед перервою, якщо транспортний засіб не укомплектовано екіпажем, на час:

до дев'яноста хвилин включно - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів;

більше ніж дев'яноста хвилин - тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожен з таких фактів.»;

3) статтю 127¹ викласти в такій редакції:

«Стаття 127¹. Порухення порядку оформлення результатів проведення перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Оформлення результатів проведення перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, з порушенням вимог законодавства, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Видача спеціального знака державного зразка з порушенням встановленого Законом порядку укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають перевірці на придатність транспортного засобу до експлуатації, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

4) доповнити статтею 127³ такого змісту:

«Стаття 127³. Порухення порядку проведення перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації

Порухення порядку проведення перевірки на придатність транспортного засобу до експлуатації експертом з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбачене частиною першою цієї статті, -

тягне за собою позбавлення експерта з питань перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації права проводити перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації протягом наступних п'яти років.»;

5) статтю 128 викласти в такій редакції:

«Стаття 128. Допуск до руху транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, контрольних пристроїв, обмежувачів швидкості, передбачених законодавством

Допуск до руху транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам безпеки дорожнього руху, технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли перевірку на придатність транспортних засобів до експлуатації або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), без проходження щозмінного медичного огляду та контролю технічного стану, а також направлення в рейс одного водія під час здійснення пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів господарської діяльності в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів господарської діяльності в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Допуск до руху транспортного засобу, що підлягає перевірці на придатність транспортного засобу до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності, які не є водіями цього транспортного засобу, у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Допуск водія до керування транспортним засобом без свідоцтва про професійну компетентність водія, якщо таке свідоцтво передбачене законодавством, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності, які не є водіями цього транспортного засобу, у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбачені частинами третьою, четвертою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності, які не є

водіями цього транспортного засобу, у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом без підтвердження професійної компетентності водія, якщо така вимога передбачена законодавством, -

тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбачене частиною шостою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

б) у статті 133¹:

абзац другий частини першої викласти в такій редакції:

«тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

абзац другий частини другої викласти в такій редакції:

«тягне за собою накладення штрафу на водіїв транспортних засобів у розмірі тридцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а на посадових осіб суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності - у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

частину п'яту викласти в такій редакції:

«Відсутність на автовокзалах та інших об'єктах дорожньо-транспортної інфраструктури, призначених для обслуговування пасажирів, безперешкодного доступу для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення згідно з державними будівельними нормами та правилами, а також відсутність зовнішніх звукових інформаторів номера і кінцевих зупинок маршруту, текстових та звукових систем для оголошення зупинок, іншого спеціального обладнання, визначеного законодавством, у салоні автобуса, тролейбуса та трамвая, -

тягне за собою накладення штрафу на керівника суб'єктів господарювання, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

частини шосту та десяту виключити;

у частині одинадцятій слова «шостою», «або десятою» виключити;

7) доповнити статтею 188⁵² такого змісту:

«Стаття 188⁵². Невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті

Невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, щодо усунення порушень законодавства з безпеки на автомобільному транспорті, а також створення перешкод для виконання покладених на них обов'язків тягне за собою накладення штрафу в розмірі від однієї до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»;

8) у статті 221:

слова та цифри «частинами четвертою та сьомою статті 121» замінити словами та цифрами «частиною сьомою статті 121»;

доповнити після цифр «188⁵⁰,» цифрами «188⁵²,»;

9) у частині першій статті 222 слова та цифри «частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133¹» замінити словами та цифрами «частини третя, сьома, восьма, дев'ята статті 133¹»;

10) у статті 229:

у частині першій слова та цифри «правил користування автомобільним транспортом та електротранспортом (стаття 119, частина п'ята статті 133, частини перша, друга, четверта, п'ята і сьома статті 133¹)» замінити словами та цифрами «правил користування автомобільним транспортом та електротранспортом, справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки експлуатації транспортних засобів, господарської діяльності (статті 119, частини перша - четверта статті 121, статті 121³, 127³, 128, частина п'ята статті 133, статті 133¹)»;

у пункті 1 частини другої слова та цифри «(частини перша, друга, четверта, п'ята і сьома статті 133¹, стаття 133²)» замінити словами та цифрами «, уповноважені на те посадові особи (державні інспектори) центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (частини перша - четверта статті 121, статті 121³, 127³, 128, 133¹, 133²)»;

11) у пункті 1 частини першої статті 255:

в абзаці другому слова та цифри «частини четверта, сьома - дев'ята статті 121» та «статті 127¹» замінити відповідно словами та цифрами «частина сьома статті 121» та «частини третьої статті 127¹»;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

«центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (частини перша - четверта статті 121, статті 121³, 127³, 128, 133¹, 133², 136, 164, 188⁵²);».

2. 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 територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, що призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування;»;

після абзацу тринадцятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«визначення порядку здійснення придорожньої перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

визначення умов допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, які належать до предметів колекціонування та антикваріату;».

У зв'язку з цим, абзаци чотирнадцятий - сімнадцятий вважати відповідно абзацами шістнадцятим - дев'ятнадцятим;

2) абзац п'ятий частини другої статті 12 викласти в такій редакції:

«не допускати до руху транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає вимогам законодавства, правилам, нормам та технічним приписам, а також якщо вони не зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли перевірку на придатність транспортних засобів до експлуатації, чи за результатами такої перевірки через виявлені невідповідності недопущені до дорожнього руху.»;

3) у статті 16:

у частині другій:

в абзаці третьому після слова «поліцейського,» доповнити словами «посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті,»;

після абзацу третього доповнити новим абзацом такого змісту:

«на вимогу посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, пред'являти для перевірки: посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб, свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації, страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, свідоцтво про професійну компетентність водія або кваліфікаційну картку водія, протокол перевірки та адаптації тахографа та/або обмежувача швидкості, картку водія до цифрового тахографа, заповнені тахокарти за поточний день та попередні 28 календарних днів, або роздруківку даних роботи тахографа у разі обладнання транспортного засобу цифровим тахографом, документи на вантаж, передбачені законодавством, дозвіл на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких

перевищують нормативні, якщо наявність у водія таких документів передбачено законодавством.».

У зв'язку з цим абзаци четвертий - тринадцятий вважати відповідно абзацами п'ятим - чотирнадцятим;

частину третю доповнити пунктом такого змісту:

«в) на вимогу посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті для проведення придорожньої перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації.»;

4) у статті 29:

частину першу викласти в такій редакції:

«До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам законодавства, правилам, нормам та технічним приписам, що мають сертифікат відповідності цим вимогам, укомплектовані в установленому законодавством порядку, пройшли перевірку на придатність до експлуатації та за результатами такої перевірки їм дозволено участь у дорожньому русі (якщо транспортний засіб підлягає перевірці на придатність до експлуатації відповідно до цього Закону).»;

у частині другій слова «З метою» замінити словом «Для»;

5) 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, що вводиться в обіг на території України, повинна відповідати законодавству, правилам, нормам та технічним приписам, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу.

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 порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, визначеного центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, а також відповідність цієї продукції правилам, нормам, нормативам і технічним приписам 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.

Якщо конструкція транспортного засобу не підлягає затвердженню, його виробник зобов'язаний узгодити нормативно-технічну документацію на

конструкцію такого транспортного засобу з уповноваженими державними органами відповідно до порядку узгодження нормативно-технічної документації на конструкцію колісного транспортного засобу, який затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

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

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 роздрібною 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 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 територіальними органами з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ України. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.»

б) у частині першій статті 31 слова «діючим стандартам» замінити словами «правил, норм та технічним приписам»;

7) статтю 32 викласти в такій редакції:

«Стаття 32. Основні вимоги щодо переобладнання транспортних засобів

Переобладнання транспортних засобів, що полягає у зміні типу, призначення, складу чи параметрів конструкції транспортних засобів, що

перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на цей транспортний засіб, повинно відповідати правилам, нормам та технічним приписам.

Не дозволяється переобладнання транспортного засобу, зазначене в частині першій цієї статті, без згоди виробника транспортних засобів, або без документа про технічну можливість та умови безпечного переобладнання транспортного засобу, виданого спеціально уповноваженими на це Кабінетом Міністрів України організаціями з питань переобладнання.

У разі переобладнання п'яти і більше транспортних засобів протягом року суб'єкти господарювання, які провадять господарську діяльність з переобладнання транспортних засобів, повинні мати узгоджену з уповноваженими державними органами нормативно-технічну документацію на переобладнання у порядку затвердженому Кабінетом Міністрів України та свідоцтво про погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Допуск до експлуатації таких переобладнаних транспортних засобів здійснюється лише в разі проведення спеціальних випробувань у частині виконаного переобладнання та оформлення сертифіката відповідності правилам, нормам та технічним приписам.

Переобладнання, що призвело до зміни облікових даних транспортного засобу, повинно бути відображено у його реєстраційних документах.

Переобладнання транспортних засобів здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.»;

8) частину першу статті 33 викласти в такій редакції:

«Технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, повинен відповідати вимогам встановленим законодавством, правилам, нормам та технічним приписам.»;

9) у статті 34:

частину першу викласти в такій редакції:

«Державна реєстрація транспортного засобу полягає у: здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації; звірянні і, в разі потреби, дослідженні ідентифікаційних номерів складових частин та огляді транспортного засобу; занесенні інформації про характеристики транспортного засобу, а також показів одометра до відповідних баз даних; оформленні, видачі реєстраційних документів та номерних знаків.»;

частину другу викласти в такій редакції:

«Державний облік зареєстрованих транспортних засобів включає процеси реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації про

зареєстровані транспортні засоби та їх власників, інформації про придатність транспортних засобів до експлуатації.»;

у частині восьмій:

абзац перший викласти у такій редакції:

«Відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів здійснюють:»;

в абзаці дев'ятому слова «у сфері транспорту» замінити словами «з питань безпеки на наземному транспорті»;

10) статтю 35 викласти в такій редакції:

«Стаття 35. Перевірка придатності транспортних засобів до експлуатації

Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України підлягають перевірці на придатність до експлуатації з такою періодичністю:

для транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення осіб та їх багажу, що містять не більше восьми місць для сидіння, крім сидіння водія, - через чотири роки від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні два роки;

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

для транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія, - через один рік від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні шість місяців;

для транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів із максимальною допустимою масою до 3,5 тонн включно, - через чотири роки від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні два роки;

для транспортних засобів, які спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів, максимальна маса яких перевищує 3,5 тонн, - через один рік від дати виготовлення транспортного засобу, надалі щорічно;

для транспортних засобів, які спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, з максимальною масою понад 3,5 тонн, - через один рік від дати виготовлення транспортного засобу, надалі щорічно;

для колісних тракторів, які використовують на дорогах загального користування для перевезення вантажів з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 кілометрів на годину, - через чотири роки від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні два роки;

для транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів, - через один рік від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні шість місяців;

для транспортних засобів спеціалізованого призначення, - через один рік від дати виготовлення транспортного засобу, надалі щорічно;

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

для мототранспортних засобів із чотирма колесами, споряджена маса яких перевищує 425 кілограмів, у разі використання електродвигуна потужністю 4 кВт і більше, - через два роки від дати виготовлення транспортного засобу, надалі кожні два роки.

Перевірці на придатність до експлуатації не підлягають:

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

транспортні засоби, які належать до предметів колекціонування та антикваріату і не використовуються на вулично-дорожній мережі;

транспортні засоби, які використовуються на спортивних змаганнях та не використовуються на вулично-дорожній мережі;

транспортні засоби, на які поширюється дипломатична недоторканність;

спеціалізовані транспортні засоби, якими здійснюють перевезення обладнання цирків і атракціонів з максимальною конструктивною швидкістю не більше 40 кілометрів на годину;

транспортні засоби з об'ємом двигуна, що не перевищує 50 кубічних сантиметрів;

колісні трактори, використання яких здійснюється на дорогах загального користування, максимальна конструктивна швидкість яких не перевищує 40 кілометрів на годину;

транспортні засоби, що за результатами перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації, яку проведено відповідно до міжнародних договорів України, придатні до експлуатації;

технічні транспортні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України».

Перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації, незалежно від дати проведення останньої перевірки, проводиться в разі:

перереєстрації транспортного засобу в разі зміни власника;

зміни типу, призначення, складу чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб;

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).

Перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, 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 забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах організації спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту телекомунікацій і користування радіочастотним ресурсом України, Оперативно-рятувальної службі цивільного захисту, покладаються на ці формування та органи.

Забезпечення проведення перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації зареєстрованих іншими уповноваженими державними органами покладається, на ці органи. Порядки таких перевірок затверджуються цими органами.»;

11) у статті 37:

у частині першій слова «стандартів» та «обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його» замінити відповідно словами «правил, норм та технічним приписам» та «перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно або через виявлені недоліки її не пройшли»;

в абзаці четвертому частини другої слово «стандартів» замінити словами «технічних приписів»;

12) у статті 52¹:

у частині першій:

абзац дев'ятий виключити;

абзац одинадцятий викласти в такій редакції:

«формування в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, загальнодержавної бази даних про відомості, що вносяться до Єдиного державного реєстру транспортних засобів Міністерства внутрішніх справ України на підставі інформації про придатність транспортних засобів, що надається центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, та інформації про укладення

договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають перевірці на придатність до експлуатації, що надається страховиками.»;

після частини першої доповнити новою частиною такого змісту:

«Автоматизований (цифровий) доступ до Єдиного державного реєстру транспортних засобів Міністерства внутрішніх справ України надається центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті на безоплатній основі.»;

13) розділ X доповнити статтями 52⁴ - 52¹⁶ 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:

затвердження порядку проведення перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації;

затвердження переліку, обсягів, методів контролю та оцінки невідповідностей транспортних засобів під час перевірки та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

затвердження переліку устаткування пунктів перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

затвердження вимог до пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

затвердження вимог до розміщення пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації в населених пунктах та за їх межами;

призначення центрів з атестації експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

затвердження порядку підготовки та атестації експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

затвердження порядку про затвердження конструкції транспортних засобів, їх складових частин та обладнання;

затвердження єдиних вимог щодо конструкції, технічного стану та класифікації транспортних засобів, що експлуатуються в Україні;

затвердження вимог до проведення початкової і поглибленої придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

затвердження порядку ведення Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації;

затвердження порядку ведення реєстру Виконавців, які здійснюють перевірку придатності транспортних засобів до експлуатації;

затвердження порядку ведення реєстру діючих пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

затвердження порядку ведення відкритого реєстру атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

затвердження порядку ведення реєстру працівників наземного транспорту, які підтвердили свою професійну компетентність та/або пройшли перевірку знань у сфері перевезень небезпечних вантажів.

Власником і розпорядником відкритого реєстру атестованих посадових осіб, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, а також реєстру працівників наземного транспорту, які підтвердили свою професійну компетентність та/або пройшли перевірку знань у сфері перевезень небезпечних вантажів є держава в особі центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Стаття 52⁵. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті

До повноважень центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті належить:

здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням суб'єктами проведення перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, вимог законодавства;

ведення Єдиного державного реєстру результатів перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації.

Власником і розпорядником Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації є держава в особі центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Стаття 52⁶. Діяльність з перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації

Діяльність щодо перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації (у тому числі перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, які здійснюються відповідно до міжнародних угод України) має право здійснювати суб'єкт господарювання (далі - Виконавець) за умови, якщо він:

1) є учасником (членом) Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів;

2) має на правах власності або користування пункт(и) проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

3) має не менш як одного експерта з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, який працює за трудовим договором на постійній основі у кожному пункті проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

4) має технічні можливості для щоденної передачі відомостей про результати перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації в Єдиний державний реєстр результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації;

5) має призначення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту щодо перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, які здійснюються відповідно до міжнародних угод України.

Умова визначена у пункті 5 частини першої цієї статті застосовується до суб'єкта господарювання, який здійснює перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації на виконання міжнародних угод України.

Стаття 52⁷. Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів

Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів (далі – Бюро) є єдиним об'єднанням суб'єктів господарювання, що здійснюють перевірку придатності транспортних засобів до експлуатації (у тому числі перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, які здійснюються відповідно до міжнародних угод України).

Бюро є непідприємницькою організацією та здійснює свою діяльність відповідно до Конституції України, цього Закону, законодавства України та свого Статуту.

Бюро може бути створено лише суб'єктами господарювання, які внесені до Реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Статут Бюро затверджується загальними зборами засновників (членів) Бюро та реєструється відповідно до законодавства.

Бюро не може виступати засновником чи співзасновником юридичних осіб, що займаються підприємницькою діяльністю. Бюро може вступати до галузевих, міжгалузевих міжнародних об'єднань з метою досягнення статутних цілей.

Власником і розпорядником Реєстру Виконавців, які здійснюють перевірку придатності транспортних засобів до експлуатації, а також Реєстру діючих пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації є Бюро.

Основними завданнями Бюро є:

- 1) розроблення та затвердження правил підприємницької та професійної діяльності, обов'язкові для виконання всіма членами Бюро;
- 2) організація взаємодії між Виконавцями;
- 3) захист прав та законних інтересів Виконавців, представництво їх інтересів перед органами державної влади та органами місцевого самоврядування;
- 4) підвищення відповідальності Виконавців перед споживачами;
- 5) підвищення якості і конкурентоспроможності робіт, послуг, що здійснюють Виконавці;
- 6) забезпечення відкритості та доступності інформації про роботи (послуги) і умови їх виконання (надання) Виконавцями;
- 7) забезпечення економічної конкуренції у сфері діяльності Виконавців;
- 8) захист ринку від недобросовісних і некваліфікованих дій Виконавців;
- 9) збір відповідної інформації про діяльність Виконавців для її узагальнення та внесення на розгляд центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, пропозицій щодо удосконалення механізму виконання робіт та надання послуг Виконавцями;
- 10) співробітництво з уповноваженими організаціями інших країн у галузі професійної діяльності Виконавців;
- 11) співробітництво з центральними органами державної влади з питань, що відносяться до професійної діяльності Виконавців;
- 12) контроль за професійною діяльністю Виконавців щодо відповідності встановленим цим Законом, та законодавством України вимогам;
- 13) ведення реєстру Виконавців;
- 14) ведення реєстру діючих пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;
- 15) формування відкритого та загальнодоступного інформаційного ресурсу, що містить відомості з Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації;

16) ведення обліку бланків свідоцтва про придатність транспортних засобів до експлуатації і бланків міжнародних документів придатності транспортних засобів до експлуатації;

17) забезпечення підготовки експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації.

Стаття 52⁸. Органи управління та контролю Бюро

Органами управління та контролю Бюро є:

- 1) загальні збори членів Бюро;
- 2) президія;
- 3) дирекція;
- 4) апеляційна комісія;
- 5) інші визначені Статутом Бюро органи.

Структура, функції, компетенція, порядок формування та роботи органів управління та контролю Бюро визначаються Статутом Бюро з урахуванням положень цього Закону.

Стаття 52⁹. Загальні збори членів Бюро

Загальні збори членів Бюро складаються з усіх членів Бюро та є вищим колегіальним органом управління Бюро.

Загальні збори членів Бюро скликаються президією Бюро не менше двох разів на рік та вважаються повноважними, якщо на них присутні не менш ніж $\frac{1}{2}$ загальної кількості членів Бюро.

У разі, якщо повноважне засідання загальних зборів членів Бюро не скликається протягом 120 днів або скликані загальні збори членів Бюро не спроможні прийняти рішення, відповідні повноваження загальних зборів членів Бюро, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

До виключної компетенції загальних зборів членів Бюро належить вирішення таких питань:

- 1) визначення основних напрямів діяльності Бюро;
- 2) прийняття Статуту Бюро, внесення змін та доповнень до Статуту Бюро;
- 3) обрання членів президії Бюро;
- 4) розгляд та прийняття рішень за заявами кандидатів у члени Бюро;
- 5) перевірка кандидатів у члени Бюро на відповідність вимогам, встановленим цим Законом та законодавством України;
- 6) виключення Виконавців з членів Бюро;
- 7) затвердження річних результатів діяльності Бюро;

- 8) затвердження розміру, порядку та строків сплати членських внесків;
- 9) затвердження положення про фонд компенсації витрат Виконавців за проведення поглибленої придорожньої перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;
- 10) інші повноваження відповідно до Статуту Бюро.

Для прийняття рішень з питань, зазначених у пунктах 1 - 6 частини четвертої цієї статті, необхідна більшість у 2/3 голосів членів Бюро, присутніх на загальних зборах членів Бюро. Рішення з інших питань, віднесених до виключної компетенції загальних зборів членів Бюро, приймаються простою більшістю голосів членів Бюро присутніх на загальних зборах членів Бюро.

Кожен член Бюро під час голосування на загальних зборах членів Бюро має один голос, крім випадків, передбачених цим Законом.

Стаття 52¹⁰. Президія Бюро

Президія Бюро здійснює загальне керівництво діяльністю Бюро відповідно до цього Закону, інших нормативно-правових актів, Статуту Бюро, рішень загальних зборів членів Бюро.

Президія Бюро складається з представників семи Виконавців - членів Бюро, які обираються терміном на один рік з правом переобрання на наступні терміни, у такому порядку:

1) представники трьох Виконавців, які мають найбільшу кількість пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації, затверджуються загальними зборами членів Бюро за поданням голови загальних зборів членів Бюро;

2) представники інших чотирьох Виконавців за відповідними поданнями таких Виконавців обираються загальними зборами членів Бюро, причому кожен член Бюро під час голосування має один голос.

Президія Бюро очолюється президентом, який обирається президією Бюро з числа її членів.

До компетенції президії Бюро належить:

1) вирішення будь-яких питань діяльності Бюро, крім тих, які належать до виключної компетенції загальних зборів членів Бюро, і тих, які належать до компетенції дирекції Бюро;

2) призначення генерального директора та інших членів дирекції Бюро;

3) скликання чергових та позачергових засідань загальних зборів членів Бюро.

Засідання президії Бюро скликаються президентом не рідше одного разу на місяць. Позачергове засідання президії скликається у будь-який час на вимогу будь-яких двох членів президії Бюро. У разі, якщо повноважне засідання президії

Бюро не скликається протягом 45 днів або президія Бюро не спроможна прийняти рішення, відповідні повноваження президії Бюро, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Засідання президії Бюро вважається повноважним, якщо на ньому присутні не менше п'яти членів президії. Рішення президії Бюро приймаються не менш як п'ятьма голосами присутніх на засіданні членів президії Бюро.

Стаття 52¹¹. Дирекція Бюро

Дирекція Бюро здійснює оперативне керівництво діяльністю Бюро і очолюється генеральним директором. Генеральний директор призначається президією Бюро. Генеральний директор пропонує кандидатури своїх заступників, які призначаються президією Бюро.

Генеральний директор може бути у будь-який час відкликаний із своєї посади, або відсторонений від виконання своїх обов'язків президією Бюро у разі встановлення загальними зборами членів Бюро фактів невідповідності його дій вимогам цього Закону, законодавства України, Статуту Бюро, рішень загальних зборів членів Бюро або президії Бюро.

Структура, функції, компетенція, порядок роботи дирекції Бюро визначаються Статутом Бюро.

Стаття 52¹². Апеляційна комісія

Апеляційна комісія Бюро є постійно діючим колегіальним органом управління Бюро, що діє з метою прийняття Бюро кінцевого рішення щодо рішення, прийнятого будь-яким органом управління Бюро щодо члена Бюро або кандидата в члени Бюро.

Рішення Апеляційної комісії Бюро є обов'язковим для виконання всіма органами управління та членами комісії Бюро. Рішення Апеляційної комісії Бюро може бути оскаржено зацікавленою особою в судовому порядку згідно вимог законодавства України.

Апеляційна комісія Бюро створюється та виконує свої повноваження згідно зі Статутом Бюро.

Стаття 52¹³. Пункти проведення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації

Пунктом проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації є сукупність споруд і засобів технічного діагностування, необхідних для такої перевірки, які знаходяться за однією адресою.

Стаття 52¹⁴. Експерт з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації

Експертом з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації є особа, яка пройшла відповідну підготовку та за результатами атестації

отримала посвідчення експерта з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації.

Вимоги до експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, порядок їх підготовки та атестації встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Експерт з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації перевіряє транспортні засоби відповідно до порядку проведення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації за винятком випадків, у яких експерт з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації має або може мати конфлікт між своїми приватними та професійними інтересами, включаючи, але не обмежуючись, наступні випадки перевірки:

транспортних засобів Виконавця, з яким він перебуває у договірних відносинах, а також власника, співвласника, посадової особи, працівника пункту проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

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 перевірки.

Експерт з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації не має права працювати одночасно за трудовим договором (угодою, контрактом) в двох і більше пунктах проведення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації.

Стаття 52¹⁵. Оформлення результатів проведення перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації

За результатами проведеної перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації власнику (користувачу) транспортного засобу Виконавцем формується електронне свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації з можливістю його видачі у паперовій формі.

Форма, технічний опис, зразки та порядок складання відповідного електронного свідоцтва на придатність транспортного засобу до експлуатації затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

За результатами проведеної перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, що здійснювалась відповідно до міжнародних угод України, власнику (користувачу) транспортного засобу видається документ визначений у відповідній міжнародній угоді України (далі - документ придатності транспортних засобів до експлуатації).

Інформація про результати перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації (у тому числі перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, які здійснюються відповідно до міжнародних угод України) заноситься Виконавцем до Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації.

У разі наявності не виконаних у визначений термін приписів, розпоряджень щодо порушень законодавства у сфері діяльності Виконавця, доступ такого Виконавця до Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації обмежується розпорядником такого реєстру.

Свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації або документ придатності транспортних засобів до експлуатації, який виданий Виконавцем без внесення інформації про результати перевірки транспортного засобу в Єдиний державний реєстр результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації, є недійсним.

Відомості, що зазначаються в свідоцтві про придатність транспортного засобу до експлуатації або в документі придатності транспортних засобів визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Стаття 52¹⁶. Придорожня перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації

Придорожня перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації є несподівана перевірка придатності до експлуатації транспортного засобу, яка здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті або під його безпосереднім наглядом.

Посадова особа органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, яка здійснює придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації є особа, яка пройшла відповідну підготовку та за результатами атестації отримала відповідний атестат.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, веде відкритий реєстр атестованих посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та забезпечує розміщення такого реєстру на офіційному вебсайті.

Придорожня перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації спрямована на виявлення невідповідностей у транспортних засобів, що експлуатуються на вулично-дорожній мережі загального користування.

Придорожня перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації включає в себе початкову і поглиблену придорожню перевірку транспортного засобу придатності до експлуатації та перевірку розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі.

У разі незгоди водія транспортного засобу на проведення придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації або документ придатності транспортних засобів до експлуатації такого транспортного засобу, скасовується рішенням посадової особи органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, яка зупинила такий транспортний засіб.

За результатами придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, оформлює протокол за формою, визначеною порядком проведення початкової і поглибленої придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації. Протокол реєструється у Єдиному державному реєстрі результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації та надається водієві.

Загальна кількість придорожніх перевірок на придатність до експлуатації транспортних засобів протягом календарного року повинна становити не менше п'яти відсотків від загальної кількості зареєстрованих в Україні транспортних засобів. У такому ж співвідношенні придорожній перевірці підлягають транспортні засоби, що зареєстровані та допущені до дорожнього руху в інших державах, але експлуатуються в Україні.

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

1) перевіряє у водія або в Єдиному державному реєстрі результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації наявність останнього оформленого протоколу перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації та свідоцтва про придатність транспортного засобу до експлуатації або документу про придатність транспортного засобу до експлуатації;

2) проводить візуальну оцінку стану транспортного засобу;

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

4) перевіряє чи були усунені невідповідності виявлені під час попередніх придорожніх перевірок транспортного засобу на придатність до експлуатації.

За результатами початкової придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, посадова особа органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті визначає, на підставі невідповідностей транспортних засобів, що експлуатуються на вулично-дорожній мережі загального користування України, чи необхідно проводити поглиблену придорожню перевірку транспортного засобу на придатність до експлуатації або приймає рішення щодо усунення невідповідностей такого транспортного засобу.

Поглиблена придорожня перевірка транспортного засобу на придатність до експлуатації проводиться за рішенням посадової особи органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, яка безпосередньо здійснювала початкову придорожню перевірку транспортного засобу на придатність до експлуатації.

Поглиблена придорожня перевірка транспортного засобу на придатність до експлуатації здійснюється у пункті перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації Виконавців, який знаходиться найближче до місця проведення початкової придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації позачергово.

Витрати, пов'язані з проведенням поглибленої придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації у пунктах перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації Виконавців, здійснюються за рахунок Бюро.

Якщо під час поглибленої придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації встановлено, що транспортний засіб має невідповідності, посадова особа органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті скасовує свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації або документ придатності транспортних засобів до експлуатації шляхом внесення відповідних відомостей до Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації.

У разі коли підтверджено придатність транспортного засобу до експлуатації під час проведення поглибленої придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, такий транспортний засіб не підлягає такій перевірці протягом трьох місяців від дати останньої.

Під час придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації здійснюється перевірка розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі посадовою особою органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті 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 органу виконавчої влади, яка реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті під час придорожньої перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, що вантаж розміщений та/або закріплений на транспортному засобі з порушенням правил розміщення і закріплення вантажу подальший рух такого транспортного засобу забороняється до повного усунення таких порушень.»;

14) у статті 53 слова «нормативів і стандартів» замінити словами «норм та технічних приписів»;

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

1) у статті 1:

доповнити з урахуванням алфавітного порядку термінами такого змісту:

«документ придатності транспортних засобів до експлуатації - документ, про результати проведеної перевірки транспортного засобу на придатність до експлуатації, що здійснювалась відповідно до міжнародних угод України;»;

«нічний час - період часу з 22:00 однієї доби до 06:00 наступної доби;»;

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

«член екіпажу транспортного засобу - водій або будь-яка фізична особа, яка знаходиться в межах транспортного засобу під час його руху (рейсу, перевезень, тощо) та незалежно від стану трудових відносин (згідно з укладеним з роботодавцем трудовим договором (контрактом) відповідно до закону чи за відсутності такого), безпосередньо власною працею виконує будь-яку трудову функцію пов'язану з експлуатацією цього транспортного засобу чи обслуговуванням на ньому:

а) помічник водія - особа, яка супроводжує водія для надання йому допомоги під час виконання певних маневрів і яка зазвичай бере фактичну участь у транспортних операціях, хоча й не є водієм у значенні цієї статті;

б) кондуктор - особа, яка супроводжує водія транспортного засобу, та бере участь у перевезенні пасажирів, зокрема, відповідає за видачу або перевірку квитків чи інших документів, що дають право пасажирам на проїзд у цьому транспортному засобі.»;

абзац п'ятий викласти в такій редакції:

«автомобільний транспортний засіб - колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який за своєю конструкцією та/або обладнанням призначений для перевезення пасажирів з

кількістю місць для сидіння понад дев'ять (з місцем водія включно) або для перевезення вантажів, як за винагороду, так і за власний кошт, а також колісний транспортний засіб, який за своєю конструкцією та/або обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять (з місцем водія включно), який використовується, як таксі (далі - транспортний засіб);»;

абзац двадцятий викласти в такій редакції:

«автомобільний самозайнятий перевізник - це фізична особа - суб'єкт господарювання, яка здійснює за винагороду перевезення пасажирів або вантажу без застосування праці найманих водіїв;»;

в абзаці шістдесят першому слова «перевірка транспортних засобів суб'єкта господарювання на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури» замінити словами «перевірка транспортних засобів автомобільного перевізника на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури»;

абзац шістдесят четвертий виключити;

2) у статті 6:

частину третю доповнити абзацами п'ятим - сьомим такого змісту:

«ведення реєстру працівників наземного транспорту, які підтвердили свою професійну компетентність та/або пройшли перевірку знань у сфері перевезень небезпечних вантажів;

призначення центрів з підготовки та підтвердження професійної компетенції водіїв транспортних засобів;

призначення центрів з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту.»;

після частини третьої доповнити новою частиною такого змісту:

«Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, затверджує:

вимоги до тахографів, пристроїв обмеження швидкості руху;

інструкцію з використання тахографів, обмежувачів швидкості на транспортних засобах;

критерії до суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування тахографів, пристроїв обмеження швидкості руху;

перелік транспортних засобів, водії яких повинні підтвердити свою професійну компетентність, а також періодичність підтвердження професійної компетентності;

порядок ведення реєстру працівників наземного транспорту, які підтвердили свою професійну компетентність або пройшли перевірку знань у сфері перевезень небезпечних вантажів;

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

порядок визначення типу тахографів;

порядок затвердження та визначення типу обмежувачів швидкості;

порядок підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів, а також призначення центрів з підтвердження професійної компетенції водіїв транспортних засобів, вимоги до них, форми свідоцтва професійної компетентності та кваліфікаційної картки водія;

порядок призначення центрів, що здійснюють підготовку та підтвердження професійної компетенції водіїв транспортних засобів, а також вимоги до них;

порядок ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування тахографів, пристроїв обмеження швидкості руху.».

У зв'язку з цим частини четверту - вісімнадцяту вважати відповідно частинами п'ятою - дев'ятнадцятою;

в абзаці третьому частини шостої слова «стандартизації та» виключити;

у частині сьомій:

в абзаці другому слова «норм та стандартів» замінити словами «правил, норм та технічних приписів»;

в абзаці чотирнадцятому після слів «контрольних пристроїв (тахографів)» доповнити словами «, обмежувачів швидкості»;

після абзацу шістнадцятого доповнити новим абзацом такого змісту:

«контроль за дотриманням водіями транспортних засобів вимог законодавства щодо забезпечення безпеки та перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;».

У зв'язку з цим абзаци сімнадцятий - дев'ятнадцятий вважати відповідно абзацами вісімнадцятим - двадцятим;

абзац шостий частини одинадцятої викласти в такій редакції:

«контроль за дотриманням водіями транспортних засобів вимог законодавства щодо забезпечення безпеки та перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;»;

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 компетенції;
- 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.

Підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до порядку визначеного центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Підтвердженням того, що водій підтвердив свою професійну компетентність є кваліфікаційна картка водія або інформація в реєстрі працівників наземного транспорту, які підтвердили свою професійну компетентність або пройшли перевірку знань у сфері перевезень небезпечних вантажів.»;

4) у статті 18:

у частині першій:

абзац другий викласти в такій редакції:

«організовувати роботу членів екіпажів транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) та законодавства України;»;

доповнити абзацом шостим такого змісту:

«забезпечувати своєчасну перевірку на придатність транспортних засобів до експлуатації.»;

частину другу доповнити новим абзацом другим такого змісту:

«Члени екіпажу транспортного засобу, які перебувають у трудових відносинах або відносинах на підставі цивільно-правового, господарського договору з кількома автомобільними перевізниками одночасно, мають надавати таким автомобільним перевізникам інформацію про час керування транспортним засобом та час відпочинку.»;

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, які виконують

спеціальні робочі функції.

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, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві, з поправками 1995 року, та в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.»;

б) 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 максимальною допустимою масою понад 3,5 тонни, мають 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, зазначених у цій статті.»

після частини десятої доповнити новими частинами одинадцятою і дванадцятою такого змісту:

«Не обладнуються тахографами транспортні засоби:

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) максимальною допустимою масою, що не перевищує 7,5 тонн, які

використовуються для некомерційного перевезення вантажів (у тому числі автопоїзди);

8) які згідно із законодавством мають статус об'єктів культурної спадщини та не використовуються для перевезень пасажирів та/або вантажів у комерційних цілях.

Пристроями для обмеження швидкості повинні бути обладнані 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 максимальною допустимою масою понад 3,5 тонни за винятком:

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

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

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

4) транспортних засобів, які використовуються на дорогах для наукових досліджень.»;

7) статтю 23 виключити;

8) у статті 53:

у частині третій:

абзац п'ятий викласти в такій редакції:

«документ придатності транспортних засобів до експлуатації;»;

доповнити абзацом сьомим такого змісту:

«кваліфікаційну картку водія.»;

частину четверту після абзацу третього доповнити новими абзацами такого змісту:

«свідоцтва на придатність транспортного засобу до експлуатації;

кваліфікаційну картку водія;».

У зв'язку з цим абзаци четвертий - шостий вважати відповідно абзацами шостим - восьмим;

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

«документ придатності транспортних засобів до експлуатації»;»;

частину сьому після слова «тахографи» доповнити словами «та, у випадках передбачених законодавством, обмежувачі швидкості.»;

9) у статті 60:

у частині першій:

абзац перший після слів «автомобільних перевізників» доповнити словами «- суб'єктів господарювання»;

абзаци восьмий і одинадцятий виключити.

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

5. 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 частиною восьмою такого змісту:

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

6. У Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про стандартизацію» (Офіційний вісник України від 25.10.2019 р., № 82):

1) у розділі I:

підпункти 1, 6, 7 та 9 пункту 14 виключити;

підпункт 2 пункту 95 виключити.

II. Прикінцеві та перехідні положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня наступного за днем його опублікування, крім підпунктів 10 і 12 пункту 2 розділу I цього Закону, які набирають чинності через 365 діб з дня набрання чинності цим Законом, а також абзац сто двадцять третій підпункту 13 пункту 2 розділу I цього Закону щодо придорожнього огляду, які набирають чинності через 547 діб з дня набрання чинності цим Законом.

2. У разі не створення Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів до моменту набрання чинності статі 35 Закону України «Про дорожній

рух», центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту здійснює уповноваження суб'єктів господарювання, що відповідають пунктам 2-4 частини першої статті 52⁶ Закону України «Про дорожній рух» на здійснення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації у порядку визначеному ним.

3. Після державної реєстрації Бюро всі суб'єкти господарювання, які були внесені до реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю на день реєстрації Бюро, набувають статус учасника (члена) Бюро.

4. Установити, що впродовж 365 діб з дня набрання чинності цього Закону транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, незалежно від дати проведення останнього обов'язкового технічного контролю, а також транспортні засоби, які не підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до статі 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» підлягають обов'язковому технічному контролю у разі:

реєстрації/перереєстрації транспортного засобу;

зміни або модифікації систем чи їх складових, що впливають на безпеку дорожнього руху або навколишнього природного середовища;

дорожньо-транспортної пригоди, внаслідок якої було пошкоджено елементи, що впливають на безпечність руху транспортного засобу (колеса, підвіска, зони деформації, системи подушок безпеки, системи керування або гальмування).

5. Транспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості через рік з дня, наступного за днем опублікування цього Закону.

6. Транспортні засоби, що здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості через два роки з дня, наступного за днем опублікування цього Закону.

7. Водії транспортних засобів, які станом на день опублікування цього Закону, 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.

8. Через 365 діб з дня опублікування цього Закону 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.

9. Кабінету Міністрів України протягом 365 діб 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



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 160,7 тис, внаслідок яких загинули 3,4 тис осіб та 32,7 тис травмовано.¹ Крім того, ДТП є першою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 15 до 24 років та другою за поширеністю у віці від 5 до 14 років. Тому зменшення аварійності на дорогах має стати пріоритетом для всіх учасників дорожнього руху.

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

¹ Статистичні дані сайту патрульної поліції <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/>

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 МСАТ (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 організувати 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 напряму 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 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.

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 25.10.2017 № 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, 14.06.2017 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 поточної ситуації. 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.	<p>Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію.</p> <p>Прийняття закону сприятиме зменшенню 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.</p> <p>Крім того, проєкт закону 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.</p>

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

2.2 Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	-	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 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.	Витрати, пов'язані зі сплатою послуг з перевірки транспортних засобів на 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.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	з них мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання ² , що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	589	69514	66931	70106
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,004	0,840	99,156	95,471	100

² Інформація Державної служби статистики станом на 2018 рік за кодами 49.31, 49.32, 49.39, 49.41, 49.42 згідно з КВЕД-2010. Без урахування результатів діяльності банків, бюджетних установ, а також без тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

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 угод³.

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 засобах⁴.

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 засобів⁵.

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 інформації⁶, 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	-	витрати операційної діяльності; матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна, та втрата здоров'я

³ Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)

⁴ <http://dsbt.gov.ua/storinka/perelik-subyektiv-gospodaryuvannya-shcho-zdiysnyuyut-ustanovlennya-ta-tehniche>

⁵ <https://e-services.dsbt.gov.ua/#/>

⁶ <http://hsc.gov.ua/index/poslugi/perevezennya-nebezpechnih-vantazhiv/reyestr-sub-yektiv-otk/>

		та життя людей через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод
Альтернатива 2	<p>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.</p>	<p>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.</p>

У зв'язку із відсутністю статистичних даних щодо кількості транспортних засобів, виготовлених до 2012 року (без обладнання їх тахографами та обмежувачами швидкості), які наразі знаходяться у користуванні суб'єктів господарювання, відсутня можливість розрахунку витрат суб'єктів господарювання у зв'язку із прийняттям нормативно-правового акта.

У зв'язку із відсутністю статистичних даних щодо кількості водіїв, які працюють у суб'єктів господарювання, відсутня можливість розрахунку витрат суб'єктів господарювання у зв'язку із прийняттям нормативно-правового акта.

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	<p>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.</p>
Альтернатива 2	4	<p>Удосконалення механізмів державного регулювання сприятиме зменшенню кількості ДТП, покращенню показників безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху.</p> <p>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</p>

		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	У випадку збереження ситуації, яка існує, 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.	-
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	-

	<p>інвестиційного клімату для залучення інвестицій у підприємницьку діяльність в галузі транспорту, створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень до бюджету.</p> <p>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.</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

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 забезпечення використання колісних транспортних засобів, здійснення підприємницької діяльності в транспортній галузі, передбачається адміністративна відповідальність згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення. Для впровадження регуляторного акта, необхідно прийняти відповідні акти щодо:

затвердження порядку проведення перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації;

затвердження обсягів, методів та оцінки невідповідностей транспортних засобів під час перевірки та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

затвердження переліку устаткування пунктів перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

затвердження вимог до пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації;

затвердження вимог до розміщення пунктів проведення перевірки транспортних засобів щодо придатності до експлуатації в населених пунктах та за їх межами;

призначення центрів з атестації експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

затвердження порядку підготовки та атестації експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та посадових осіб органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті які здійснюють придорожні перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації;

затвердження порядку про затвердження конструкції транспортних засобів, їх складових частин та обладнання;

затвердження єдиних вимог щодо конструкції, технічного стану та класифікації транспортних засобів, що експлуатуються в Україні;

затвердження вимог до проведення початкової і поглибленої придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

затвердження порядку ведення Єдиного державного реєстру результатів перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації.

Щодо регулювання цін, в тому числі за послуги з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації, запропоновано використання ринкових механізмів, оскільки передбачені законопроектом послуги надаватимуться здебільшого приватним сектором.

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.

Дія регуляторного акта не призведе до додаткових витрат органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

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 витратимуться 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».

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

Строк проведення базового відстеження результату дії регуляторного акта – після набрання чинності Законом 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», але не пізніше дня з якого починається повторне відстеження результативності.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись 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.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

« 10 » 03 2020 р.

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 вересня 2019 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, проект 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

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 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	<p>Еквівалент витраченого часу на встановлення</p> <p><i>Формула:</i> <i>витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i></p>	<p>3 год.(час, необхідний для пошуку та купівлі обмежувача швидкості) X 25,13 грн. = 75,39 грн.</p>	<p>0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)</p>	<p>75,39 грн.+ 0.00грн.(витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік) X 4 роки = 75,39 грн.</p>
2	<p>Процедури для верифікації та / або включення до відповідного реєстру у призначеному державному уряді або органі місцевого самоврядування</p> <p><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></p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>
3	<p>Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)</p> <p><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></p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>

4	Процедури технічного обслуговування 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>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5	Інші процедури (визначити)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
6	Загалом, в гривні Формула: <i>(Сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	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	<p>Порядок отримання первинної інформації про регуляторні вимоги</p> <p>Формула: <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></p>	<p>4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) X 25,13 грн. = 100,52 грн.</p>	<p>0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)</p>	<p>100,52 грн. (витрати на пошук постанови 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.</p>
10	<p>Порядок виконання нормативних вимог</p> <p>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></p>	<p>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.</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>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.</p>
11	<p>Процедури офіційної звітності</p> <p>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,</i></p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>	<p>0,00 (витрати відсутні)</p>

	<p><i>витрачений на відправлення форм звітності (окремо для засобів передачі інформації 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></p> <p><i>X вартість часу для суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) x орієнтовна кількість оригінальних звітів X кількість звітних періодів у році</i></p>			
12	<p>Процедури забезпечення процесу перевірки</p> <p>Формула:</p> <p><i>час, витрачений на проведення процедурних перевірок регулюючими органами одна десята часу (зарплата) x орієнтовна кількість перевірок на рік</i></p>	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:	10481320,92 грн.	X	10481320, 92 грн.

	відповідна колонка «Усього» X кількість суб'єктів малого бізнесу, які повинні відповідати нормативним вимогам (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) Формула: кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
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)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
1.2	Еквівалент витраченого часу на встановлення Формула: витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва	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 Формула: прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<i>обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість 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) Формула: <i>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 Формула: <i>(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 Формула: <i>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:</i> <i>витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та ознайомлення з нею; за результатами консультацій) X 25,13 грн = 100,52 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	100,52 грн. (витрати на пошук постанови 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.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i> <i>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:</i> <i>(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:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого</i>	10481320,92 грн.	X	10481320,92 грн.

	<i>підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>			
--	-------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

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 процедури 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					
виїзні					
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.	972 389 565 грн.

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.