



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 направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166 » (далі – проект постанови).

- Додатки:
1. Копія проекту постанови на 27 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу на 23 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту постанови на 1 арк. в 1 прим.

Перший заступник Міністра

Дмитро АБРАМОВИЧ

407758 *

Ірина Сулицька 351 41 98



№2717/39/14-20 Від 19.08.2020

Міністерство інфраструктури України

ПОВІДОМЛЕННЯ про оприлюднення проєкту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166»
19 Серпня 2020, 12:36

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166» (далі – проєкт акта) розроблено з метою імплементації Регламенту (ЄС) № 168/2013 від 15 січня 2013 року про затвердження та нагляд за ринком дво- та триколісних транспортних засобів та квадроциклів та на виконання пункту 1891³ Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106.

Проєктом акта передбачено внести зміни до Єдиних вимог, доповнивши їх новими термінами та позначками категорій колісних транспортних засобів, що відповідають останнім змінам Женевської угоди 1958 року та законодавства ЄС, а також визначити документи, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу.

Розробником проєкту акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проєкт акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури (www.mintrans.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проєкту акта прохання надавати на адресу Директорату з безпеки на транспорті, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; s.irina@mtu.gov.ua.

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

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32139.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від 2020 р. №
Київ

Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 22 грудня 2010 р. № 1166

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Внести до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» (Офіційний вісник України, 2010 р., № 98, ст. 3483; 2017 р., № 27, ст. 778) зміни, що додаються.
2. Ця постанова набирає чинності через три місяці з дня її опублікування.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 2020 р. №

ЗМІНИ,
що вносяться до постанови Кабінету Міністрів України
від 22 грудня 2010 р. № 1166

1. У пункті 5 до додатку до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються»:

в абзаці четвертому після слів «перевезення інвалідів» доповнити словами «, транспортування людини у невідкладному стані та обладнаних для надання екстреної медичної допомоги відповідно до національних стандартів щодо такого виду транспорту»;

в абзаці п'ятому слово та букви «чи N/M» виключити;

в абзаці сьомому букви «N/M» виключити та після слів «нафтовим газом» доповнити словами «або альтернативними їм видами палива»;

в абзаці восьмому слова «обладнаних як засоби швидкої та невідкладної медичної допомоги» замінити словами «обладнаних як спеціалізований санітарний транспорт».

2. Додаток до Єдиних загальних вимог викласти в такій редакції:
«

Додаток
до Єдиних загальних вимог
(в редакції постанови Кабінету Міністрів
України від _____ 2020 р. № _____)

Класифікація колісних транспортних засобів

I. Загальні положення

Класифікація колісних транспортних засобів (далі – класифікація) – це розподіл колісних транспортних засобів (далі – колісних засобів) за категоріями, типами, варіантами, версіями, класами в залежності від

конструкції, призначення чи особливостей, які мають ті чи інші колісні засоби.

Класифікація колісного засобу здійснюється:

виробником або його уповноваженим представником під час видачі сертифікату відповідності на колісний засіб;

уповноваженими органами або органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, призначеними Міністерством інфраструктури (далі – уповноважений орган), під час видачі сертифікату типу, сертифікату відповідності щодо індивідуального затвердження колісного засобу (крім категорій сільськогосподарських машин) або іншого документу про підтвердження відповідності, що вказує, якій категорії відповідає за конструкцією транспортний засіб.

Документами, що підтверджують класифікацію колісного засобу є сертифікат відповідності, сертифікат типу, сертифікат відповідності затвердженому типу та сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження, або документ про підтвердження відповідності, що вказує, якій категорії відповідає за конструкцією транспортний засіб, виданий уповноваженим органом.

II. Колісні засоби категорій L

Категорія L – механічні колісні засоби з двома, трьома або чотирма колесами (мотоколісні засоби) класифікують за категоріями та підкатегоріями відповідно до таблиці 1.

Таблиця 1.

Категорія	Підкатегорія	Критерії класифікації
L ₁ (двоколісний мопед)	-	Колісний засіб з двома колесами, робочий об'єм циліндрів двигуна якого не перевищує 50 см ³ , за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання з примусовим запалюванням, та незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 50 км/год.
L _{1e}	L _{1e} – A	Колісний засіб, в якого/який

(легкий двоколiсний засiб)	(велоскутер)	(одночасно): 1) довжина не бiльше 4000 мм, ширина не бiльше 1000 мм, висота не бiльше 2500 мм; 2) кiлькiсть колiс 2 та наявна силова установка; 3) об'єм цилiндрiв двигуна не бiльше 50 см³, за умови, якщо в силовiй установцi застосовано двигун внутрiшнього згоряння з примусовим запалюванням; 4) максимальна конструктивна швидкiсть не перевищує 45 км/год; 5) максимальна маса рiвна технiчно допустимiй масi, заявленої виробником; 6) оснащений педалями та додатковим урухомником, призначеним переважно для допомоги педалюванню; 7) додатковий урухомник вимикається при досягненнi швидкостi колiсного засобу, що не перевищує 25 км/год; 8) максимальна номiнальна або чиста потужнiсть не бiльше 1 кВт; 9) три- або чотириколiсний колiсний засiб, який вiдповiдає пунктам 6 – 8 критерiїв класифiкацiї цiєї пiдкатегорiї, класифiкуються як технiчно еквiвалентi двоколiсним колiсним засобам пiдкатегорiї L_{1e} – A.
L _{1e} (легкий двоколiсний засiб)	L _{1e} – B (двоколiсний мопед)	Колiсний засiб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не бiльше 4000 мм, ширина не бiльше 1000 мм, висота не бiльше 2500 мм; 2) кiлькiсть колiс 2 та наявна силова установка; 3) об'єм цилiндрiв двигуна не бiльше 50 см³, за умови, якщо в силовiй установцi застосовано двигун внутрiшнього згоряння з примусовим запалюванням; 4) максимальна конструктивна швидкiсть не перевищує 45 км/год; 5) максимальна номiнальна або чиста потужнiсть не бiльше 4 кВт; 6) максимальна маса рiвна технiчно допустимiй масi, заявленiй виробником;

		7) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 9 критеріїв класифікації підкатегорії L _{1e} – A.
L ₂ (триколісний мопед)	-	Колісний засіб з трьома колесами з будь-яким розташуванням коліс, робочий об'єм циліндрів двигуна якого не перевищує 50 см ³ , за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, та незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 50 км/год.
L _{2e} (триколісний мопед)	L _{2e} – P (для перевезення пасажирів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 3 та наявна силова установка; 3) об'єм циліндрів двигуна не більше 50 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння з примусовим запалюванням або не більше 500 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення; 4) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 5) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 4 кВт; 6) споряджена маса не більше 270 кг; 7) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 2; 8) не може бути класифікований згідно з пунктом 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{2e} – U.
L _{2e} (триколісний мопед)	L _{2e} – U (для перевезення вантажів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм, 2) кількість коліс 3 та наявна силова установка; 3) об'єм циліндрів двигуна не більше

		50 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння з примусовим запалюванням або не більше 500 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення; 4) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 5) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 4 кВт; 6) споряджена маса не більше 270 кг; 7) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 2; 8) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає наступним критеріям: а) відношення довжини навантажувальної зони, помноженої на ширину навантажувальної зони, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3, або еквівалентна зазначеній навантажувальна зона для установки машин і устаткування; в) вантажний простір відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів; г) вантажний простір, який може вмістити куб з довжиною сторони, не менше 600 мм.
L ₃ (мотоцикл)	-	Колісний засіб з двома колесами, робочий об'єм циліндрів двигуна якого перевищує 50 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, та незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 км/год.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A1 (малої потужності)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм;

		2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e} 5) об'єм циліндрів двигуна внутрішнього згоряння не більше 125 см³; 6) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 11 кВт; 7) відношення потужності до маси, не більше 0,1 кВт/кг.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A1E (малої потужності, ендуро)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e}; 5) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 11 кВт; 6) відношення потужності до маси, не більше 0,1 кВт/кг; 7) висота місця сидіння не менше 900 мм; 8) дорожній просвіт не менше 310 мм; 9) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 6,0; 10) споряджена маса разом з масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше 140 кг; 11) відсутнє місце для пасажирів.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A1T (малої потужності,	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина

	тріал)	не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e}; 5) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 11 кВт; 6) відношення потужності до маси, не більше 0,1 кВт/кг; 7) висота місця сидіння не більше 700 мм; 8) дорожній просвіт не менше 280 мм; 9) місткість паливного бака не більше 4 літрів; 10) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 7,5; 11) споряджена маса не більше 100 кг; 12) відсутнє місце для пасажирів.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A2 (середньої потужності)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e}; 5) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 35 кВт; 6) відношення потужності до маси не більше 0,2 кВт/кг; 7) не походить від колісного засобу, оснащеного двигуном більш ніж вдвічі більшої потужності; 8) не може бути класифікований згідно

		з пунктами 5 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L _{3e} – A1.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A2E (середньої потужності, ендуро)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 35 кВт; 5) відношення потужності до маси не більше 0,2 кВт/кг; 6) не походить від колісного засобу, оснащеного двигуном більш ніж вдвічі більшої потужності; 7) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 – 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{3e} – A1; 8) висота місця сидіння не менше 900 мм; 9) дорожній просвіт не менше 310 мм; 10) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 6,0; 11) споряджена маса разом з масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше 140 кг; 12) відсутнє місце для пасажирів.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A2T (середньої потужності, тріал)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником;

		4) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 35 кВт; 5) відношення потужності до маси не більше 0,2 кВт/кг; 6) не походить від колісного засобу, оснащеного двигуном більш ніж вдвічі більшої потужності; 7) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{3e} – A1; 8) висота місця сидіння не більше 700 мм; 9) дорожній просвіт не менше 280 мм; 10) місткість паливного бака не більше 4 літрів; 11) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 7,5; 12) споряджена маса не більше 100 кг; 13) відсутнє місце для пасажирів.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A3 (високої потужності)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з класифікації категорії L_{1e}; 5) не критеріями може бути класифікований згідно з пунктами 5 – 7 критеріїв класифікації підкатегорій L_{3e} – A1, та пунктами 5 – 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{3e} – A2.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A3E (високої потужності, ендуро)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм;

		2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e}; 5) не критеріями може бути класифікований згідно з пунктами 5 – 7 критеріїв класифікації підкатегорій L_{3e} – A1, та пунктами 5 – 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{3e} – A2; 6) висота місця сидіння не менше 900 мм; 7) дорожній просвіт не менше 310 мм; 8) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 6,0; 9) споряджена маса разом з масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше 140 кг; 10) відсутнє місце для пасажирів.
L _{3e} (двоколісний мотоцикл)	L _{3e} – A3T (високої потужності, тріал)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 2 та наявна силова установка; 3) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{1e}; 5) не критеріями може бути класифікований згідно з пунктами 5 – 7 критеріїв класифікації підкатегорій L_{3e} – A1, та пунктами 5 – 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{3e} – A2; 6) висота місця сидіння не більше 700 мм; 7) дорожній просвіт не менше 280 мм;

		8) місткість паливного бака не більше 4 літрів; 9) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, та на передавальне число головної передачі) не менше 7,5; 10) споряджена маса не більше 100 кг; 11) відсутнє місце для пасажирів.
L ₄ (мотоцикл з боковим причепом)	-	Колісний засіб з трьома колесами, асиметрично установленими відносно середньої поздовжньої вертикальної площини, робочий об'єм циліндрів двигуна якого перевищує 50 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання, та незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 км/год.
L _{4e} (двоколісний мотоцикл з боковим причепом)	—	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) базовий колісний засіб відповідний критеріям класифікації колісних засобів категорії L_{3e}; 3) кількість бокових причепів 1; 4) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія та місця у боковому причепі, не більше 4; 5) кількість місць для сидіння в боковому причепі не більше 2; 6) максимальна маса рівна технічно допустимій масі, заявленій виробником.
L ₅ (мототрицикл)	-	Колісний засіб з трьома колесами, симетрично установленими відносно середньої поздовжньої вертикальної площини, робочий об'єм циліндрів двигуна якого перевищує 50 см³, за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання, та

		незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 км/год.
L _{5e} (трицикл)	L _{5e} – A (для перевезення пасажирів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 3 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 1000 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{2e}; 5) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 5; 6) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 – 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{5e} – B.
L _{5e} (трицикл)	L _{5e} – B (для перевезення вантажів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 3 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 1000 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{2e}; 5) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 6) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 2; 7) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає наступним критеріям: а) відношення довжини навантажувальної зони, помноженої на ширину навантажувальної зони, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна зазначеній навантажувальна зона для установки машин і устаткування;

		б) вантажний простір відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів; в) вантажний простір, який може вмістити куб з довжиною сторони, не менше 600 мм.
L ₆ (легкий мотоквадроцикл)	-	Колісний засіб з чотирма колесами, маса якого у спорядженому стані не перевищує 350 кг без урахування маси акумуляторних батарей, максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 45 км/год та об'єм циліндрів двигуна не перевищує 50 см³ за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання з примусовим запалюванням або максимальна номінальна потужність якого не перевищує 4 кВт за умови, якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення, або чиста потужність якого не перевищує 4 кВт незалежно від застосованої силової установки.
L _{6e} (легкий квадроцикл)	L _{6e} – A (легкий дорожній квадроцикл)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 4) споряджена маса не більше 425 кг, 5) об'єм циліндрів двигуна не більше 50 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання з примусовим запалюванням або не більше 500 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення; 6) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія не більше 2; 7) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 4 кВт.;

		8) не може бути класифікований згідно з пунктами 7 - 8 критеріїв класифікації підкатегорії L _{6e} – B.
L _{6e} (легкий квадроцикл)	L _{6e} – B (легкий квадромобіль)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3000 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 4) споряджена маса не більше 425 кг; 5) об'єм циліндрів двигуна не більше 50 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун з примусовим запалюванням або не більше 500 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун із запалюванням від стиснення; 6) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 2; 7) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 8) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 6 кВт.
L _{6e} (легкий квадроцикл)	L _{6e} – BP (легкий квадромобіль для перевезення пасажирів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3000 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 4) споряджена маса не більше 425 кг; 5) об'єм циліндрів двигуна не більше 50 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун з примусовим запалюванням або не більше 500 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун із запалюванням від стиснення; 6) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія не більше 2;

		7) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 8) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 6 кВт; 9) призначений для перевезення пасажирів; 10) не може бути класифікований згідно з пунктом 9 критеріїв класифікації підкатегорії L_{6e} – BU.
L _{6e} (легкий квадроцикл)	L _{6e} – BU (легкий квадроцикл для перевезення вантажів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3000 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) максимальна конструктивна швидкість не перевищує 45 км/год; 4) споряджена маса не більше 425 кг; 5) об'єм циліндрів двигуна не більше 50 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун з примусовим запалюванням або не більше 500 см³ якщо в силовій установці застосовано двигун із запалюванням від стиснення; 6) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія не більше 2; 7) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 8) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 6 кВт; 9) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає наступним критеріям: а) відношення довжини навантажувальної зони, помноженої на ширину навантажувальної зони, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна зазначеній навантажувальна зона для установки машин і устаткування;

		б) вантажний простір відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів; в) вантажний простір, який може вмістити куб з довжиною сторони, не менше 600 мм.
L ₇ (мотоквадрацикл)	-	Колісний засіб з чотирма колесами, що не належить до категорії L ₆ , споряджена маса якого перевищує 400 кілограмів (або 550 кілограмів у випадку колісних засобів, призначених для перевезення вантажів) без урахування маси акумуляторних батарей та максимальною чистою потужністю, яка не перевищує 15 кВт.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – A (важкий дорожній квадроцикл)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B, та пунктами 5 – 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 6) призначений виключно для перевезення пасажирів; 7) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – A1 (квадроцикл A1)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B, та пунктами 5 – 8

		критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 6) призначений виключно для перевезення пасажирів; 7) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 8) кількість місць для сидіння, враховуючи місце водія, не більше 2; 9) кермо з рукоятками (мотоциклетного типу).
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – A2 (квадроцикл A2)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B, та пунктами 5 – 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 6) призначений виключно для перевезення пасажирів; 7) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 8) не може бути класифікований згідно з пунктами 8 - 9 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-A1; 9) кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу), враховуючи місце водія, не більше 2.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – B (важкий квадроцикл позашляховик)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг (призначений для перевезення пасажирів) або не більше 600 кг (призначений для перевезення вантажів);

		5) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 6) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 - 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 7) дорожній просвіт не менше 180 мм.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – B1 (квадроцикл позашляховик)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг (призначений для перевезення пасажирів) або не більше 600 кг (призначений для перевезення вантажів); 5) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 6) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 - 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 7) дорожній просвіт не менше 180 мм; 8) кількість місць для сидіння (таких, що передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу), враховуючи місце водія, не більше 2; 9) кермо з рукоятками (мотоциклетного типу); 10) максимальна конструктивна швидкість менша або рівна 90 км/год; 11) колісна база не перевищує дорожній просвіт більше ніж у 6 разів.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – B2 (квадроцикл типу багі)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 4000 мм, ширина не більше 2000 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг (призначений для перевезення пасажирів) або не більше 600 кг (призначений для перевезення вантажів); 5) не може бути класифікований згідно

		з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 6) не може бути класифікований згідно з пунктами 5 - 8 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-C; 7) дорожній просвіт не менше 180 мм; 8) кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу), враховуючи місце водія, не більше 3, 2 з них розміщені поруч; 9) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 10) колісна база не перевищує дорожній просвіт більше ніж у 8 разів.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – C (важкий квадромобіль)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3700 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг (призначений для перевезення пасажирів) або не більше 600 кг (призначений для перевезення вантажів); 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B; 6) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 7) максимальна конструктивна швидкість менша або рівна 90 км/год; 8) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – CP (важкий квадромобіль для перевезення пасажирів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3700 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова

		установка; 3) споряджена маса не більше 450 кг (призначений для перевезення пасажирів) 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B; 6) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 7) максимальна конструктивна швидкість менша або рівна 90 км/год; 8) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 9) не може бути класифікований згідно з пунктами 9 - 10 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-CU; 10) кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу), враховуючи місце водія, не більше 4.
L _{7e} (важкий квадроцикл)	L _{7e} – CU (важкий квадромобіль для перевезення вантажів)	Колісний засіб, в якого/який (одночасно): 1) довжина не більше 3700 мм, ширина не більше 1500 мм, висота не більше 2500 мм; 2) кількість коліс 4 та наявна силова установка; 3) споряджена маса не більше 600 кг; 4) не може бути класифікований згідно з критеріями класифікації категорії L_{6e}; 5) не може бути класифікований згідно з пунктами 6 - 7 критеріїв класифікації підкатегорії L_{7e}-B; 6) максимальна номінальна або чиста потужність не більше 15 кВт; 7) максимальна конструктивна швидкість менша або рівна 90 км/год; 8) закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж з трьох сторін; 9) кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу),

		враховуючи місце водія, не більше 2; 10) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, практично рівною і горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає наступним критеріям: а) відношення довжини навантажувальної зони, помноженої на ширину навантажувальної зони, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна зазначеній навантажувальна зона для установки машин і устаткування; в) вантажний простір відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів; г) вантажний простір, який може вмістити куб з довжиною сторони, не менше 600 мм.
--	--	--

* Класифікація колісних засобів категорій L_{1e} – L_{7e} (позначені додатковим символом «e») застосовується для колісних засобів, конструкція яких затверджується згідно з Регламентом (ЄС) 168/2013.

Під час проведення процедури оцінювання відповідності колісних засобів категорій L_{1e} – L_{7e} застосовують ті ж вимоги, що і до колісних засобів категорій L_1 – L_7 .

Класифікація колісних засобів категорій L_1 – L_7 застосовується для колісних засобів, конструкція яких затверджується згідно з Правилами ООН, доданими до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року.

III. Колісні засоби категорій M

Категорія M – механічні колісні засоби, що мають не менш як чотири колеса та призначені для перевезення пасажирів та їх багажу класифікують за категоріями та класами відповідно до таблиці 2.

Таблиця 2.

Категорія	Клас	Критерії класифікації колісного засобу
M_1		Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому

		кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, не перевищує восьми (легковий автомобіль); 2) не передбачено місця для пасажирів, що стоять; 3) кількість місць для сидіння може обмежуватися одним місцем для водія.
M ₂	A	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 8, але не більше 22; 2) максимальна технічно допустима маса не більше ніж 5 тонн; 3) призначений для перевезення пасажирів, які стоять; 4) має сидіння та майданчик для пасажирів, які стоять; 5) має 1 місце для осіб пріоритетної категорії.
M ₂	B	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 8, але не більше 22; 2) максимальна технічно допустима маса не більше ніж 5 тонн; 3) призначений для перевезення пасажирів, які сидять; 4) не мають майданчика для розташування пасажирів, які стоять.
M ₃	A	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 8, але не більше 22; 2) максимальна технічно допустима маса більше ніж 5 тонн; 3) призначений для перевезення пасажирів, які стоять; 4) має сидіння та майданчик для пасажирів, які стоять; 5) має 1 місце для осіб пріоритетної категорії.
M ₃	B	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 8, але не більше 22; 2) максимальна технічно допустима маса більше ніж 5 тонн; 3) призначений для перевезення пасажирів, які сидять; 4) не має майданчика для розташування пасажирів, які стоять.
M ₂	I	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для

		водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса не більше ніж 5 тонн; 3) конструкцією передбачено місця для пасажирів, які стоять і забезпечено їх безперешкодне пересування; 4) має 4 місця для осіб пріоритетної категорії; 5) має 1 місце для особи в інвалідному візку.
M ₃	I	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса більше ніж 5 тонн; 3) конструкцією передбачено місця для пасажирів, які стоять і забезпечено їх безперешкодне пересування; 4) має 4 місця для осіб пріоритетної категорії; 5) має 1 місце для особи в інвалідному візку.
M ₂	II	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса не більше ніж 5 тонн; 3) конструкція призначена для перевезення пасажирів, які переважно сидять, та допускає можливість перевезення пасажирів, які стоять у проході між рядами сидінь та/або в зоні поза проходом, на майданчику, площа якого не перевищує за розміром площі, необхідної для розміщення двох здвоєних місць для сидіння; 4) має 2 місця для осіб пріоритетної категорії.
M ₃	II	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса більше ніж 5 тонн; 3) конструкція призначена для перевезення пасажирів, які переважно сидять, та допускає можливість перевезення пасажирів, які стоять у проході між рядами сидінь та/або в зоні поза проходом, на майданчику, площа якого не перевищує за розміром площі, необхідної для розміщення двох здвоєних місць для сидіння; 4) має 2 місця для осіб пріоритетної категорії.
M ₂	III	Колісний засіб, в якого/який:

		1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса не більше ніж 5 тонн; 3) конструкція колісного засобу призначена винятково для перевезення пасажирів, які сидять.
M ₃	III	Колісний засіб, в якого/який: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння, не враховуючи місця для водія, перевищує 22; 2) максимальна технічно допустима маса більше ніж 5 тонн; 3) конструкція призначена винятково для перевезення пасажирів, які сидять.

*Зчленований механічний колісний засіб категорії M₂ або M₃ – автобус, що складається з двох або більше жорстких секцій, які з'єднані між собою та можуть повертатися одна відносно іншої, пасажирські салони кожної секції забезпечують вільне переміщення пасажирів між ними, жорсткі секції можливо роз'єднати тільки в умовах підприємства технічного сервісу чи виробництва автобусів із застосуванням спеціального устаткування. Такий транспортний засіб вважається одним колісним засобом.

IV. Колісні засоби категорій N

Категорія N – механічні колісні засоби, що мають не менше ніж чотири колеса і призначені для перевезення вантажів класифікують за категоріями відповідно до таблиці 3.

Таблиця 3

Категорія	Критерії класифікації
N ₁	Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого не більше ніж 3,5 тонни
N ₂	Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого більше 3,5 тонн, але не більше ніж 12 тонн
N ₃	Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого більше ніж 12 тонн.

V. Колісні засоби категорій O

Категорія O – причіпні колісні засоби, призначені та сконструйовані для перевезення вантажів або людей, а також для використання як житлові приміщення класифікують за категоріями відповідно до таблиці 4.

Таблиця 4

Категорія	Критерії класифікації
O ₁	Причіпний колісний засіб з максимальною технічно допустимою масою не більше ніж 0,75 тонни.
O ₂	Причіпний колісний засіб з максимальною технічно допустимою масою більше як 0,75 тонни, але не більше ніж 3,5 тонни.
O ₃	Причіпний колісний засіб з максимальною технічно допустимою масою більше як 3,5 тонни, але не більше ніж 10 тонн.
O ₄	Причіпний колісний засіб з максимальною технічно допустимою масою більше ніж 10 тонн.

VI. Підкатегорії колісних засобів спеціального, спеціалізованого призначення або підвищеної прохідності

Колісні засоби спеціального або спеціалізованого призначення – колісні засоби категорій M, N або O, призначені для перевезення пасажирів певних категорій та/або вантажів (спеціалізовані колісні засоби) або для виконання спеціальних робочих функцій (спеціальні колісні засоби), для чого необхідне встановлення спеціального кузова та/або устаткування, а також колісні засоби, обладнані винятково для пересування осіб з інвалідністю та осіб, що їх супроводжують.

Маса обладнання, змонтованого на колісному засобі спеціального або спеціалізованого призначення, є складовою максимальної технічно допустимої маси.

Для позначення підкатегорії колісних засобів, які мають належати до підкатегорії колісних засобів спеціального або спеціалізованого призначення, до літер і цифр, що визначають категорію колісного засобу, додають літеру «S» (M₁S, N₂S тощо).

Колісні засоби підвищеної прохідності – колісні засоби категорії M або N,

що мають специфічні технічні особливості, які дають змогу використовувати його поза дорогами з твердим покриттям.

Для позначення підкатегорій колісних засобів, які мають належати до підкатегорії колісних засобів підвищеної прохідності, до літер і цифр, що визначають категорію колісного засобу, додають літеру «G» (N_1G , M_2G тощо).

Колісний засіб спеціального або спеціалізованого призначення підвищеної прохідності – колісний засіб, що належить до категорії M або N та має специфічні технічні особливості відповідно до абзаців другого, третього та п'ятого цього розділу.

Для позначення підкатегорій колісних засобів, які мають належати до підкатегорії колісних засобів спеціального або спеціалізованого призначення підвищеної прохідності, до літер і цифр, що визначають категорію транспортного засобу, додають дві літери «GS» (N_2GS , M_3GS тощо).»



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 22 грудня 2010 р. № 1166»

I. Визначення проблеми

Єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються (далі – Єдині вимоги) та Класифікація колісних засобів (далі – Класифікація), затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються».

Після затвердження Єдиних вимог та Класифікації в законодавстві та на ринку виробництва колісних транспортних засобів України та Європейського Союзу сталися значні зміни.

Зокрема, значно збільшився ринок дво- та триколісних транспортних засобів та квадроциклів, відповідно розширилася класифікація та з'явилися нові класи колісних транспортних засобів. Однак національне законодавство не змінювалося з 2010 року щодо доповнення новими класами колісних транспортних засобів.

У зв'язку з цим значна кількість транспортних засобів, особливо категорії L, не можуть імпортуватись до України, офіційно реєструватись та використовуватись на дорогах загального користування, що призводить до фінансових витрат суб'єктів господарювання у зв'язку із необхідністю отримання додаткових документів та довідок, які дозволили б офіційно зареєструвати такі транспортні засоби.

Крім того, значна кількість транспортних засобів обладнані електричним двигуном та мають невеликі габаритні розміри, тому використання таких транспортних засобів сприятиме зменшенню негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище та зменшенню заторів у містах.

Водночас виникають ризики уникнення від сплати митних платежів за деякі категорії колісних транспортних засобів, зокрема категорії L, оскільки за основними критеріями деякі дво-, триколісні транспортні засоби та квадроцикли неможливо віднести до жодного із існуючих у вітчизняному законодавстві категорій колісних транспортних засобів, а відтак митні платежі за них не сплачуватимуться або можуть бути необґрунтовано збільшені.

Також на сьогодні існує прогалина в законодавстві щодо визначення документу, який є підтвердженням тієї чи іншої категорії транспортного засобу та суб'єкта, відповідального за здійснення класифікації.

Зазначена проблема призводить до неоднозначного тлумачення визначення категорії колісного транспортного засобу під час його першої державної реєстрації, що у свою чергу потребує від суб'єктів господарювання та громадян додаткових витрат для отримання підтвердження категорії колісного транспортного засобу.

Вказана проблема також виникає і під час митного оформлення та сплати митних платежів, а також зборів на обов'язкове державне пенсійне страхування під час першої державної реєстрації транспортних засобів, оскільки вказані збори

здійснюються власниками легкових автомобілів. Трапляються непоодинокі випадки, коли категорія колісного транспортного засобу у митній декларації та сертифікаті відповідності різна, найчастіше це стосується класифікації легкових та вантажних автомобілів (M_1 та N_1).

Проектом регуляторного акта передбачено спрощення процедур зарахування категорії колісного транспортного засобу в частині визначення документів, що підтверджують категорію колісного транспортного засобу та суб'єктів (зокрема, виробник та його офіційний представник або уповноважені органи та органи із сертифікації), які здійснюють класифікацію та підтверджують категорію транспортних засобів.

Крім того, прийняття регуляторного акта сприятиме виконанню Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Реалізація регуляторного акта вплине на:

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

II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення проєкту регуляторного акта є:

врегулювання визначень і позначень категорій колісних транспортних засобів, відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів у 1958 року з поправками 1995 року (далі – Женевська угода 1958 року), норм законодавства Європейського Союзу (Регламент (ЄС) № 168/2013 та Регламент (ЄС) 2018/858);

визначення документів, що підтверджують категорію колісного транспортного засобу та суб'єктів, які здійснюють класифікацію та підтверджують категорію транспортних засобів.

Зазначена мета досягається шляхом внесення змін до Єдиних вимог та Класифікації.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутність регуляторного акта призведе до подальших додаткових витрат суб'єктів господарювання у зв'язку із відсутністю у національному законодавстві визначення документів, що підтверджують категорію транспортного засобу та нових категорій транспортних засобів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Виробники та імпортери колісних транспортних засобів матимуть можливість виготовляти та поставляти на ринок України нові категорії колісних транспортних засобів. Надасть можливість проводити реєстрацію колісних транспортних засобів без додаткових процедур для встановлення категорії колісного транспортного засобу. Позбавить можливості державних органів суб'єктивно тлумачити належність колісного транспортного засобу до певних категорій та необґрунтовано встановлювати розмір або обов'язковість платежів у зв'язку із прогалиною в законодавстві.

Інші способи, що не передбачають внесення змін до Єдиних вимог, є неприйнятними оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Збереження ризику не слати або необґрунтованого збільшення плати митних платежів за деякі категорії колісних транспортних засобів у зв'язку із відсутністю їх категорій у Класифікаторі

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Розвиток бізнесу, внаслідок прийняття регуляторного акта сприятиме створенню нових робочих місць, сталим надходженням до державного бюджету та задоволення потреб суспільства та економіки.	Витрат не передбачається
--	---	--------------------------

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Додаткові витрати у зв'язку із відсутністю у національному законодавстві визначення документів, що підтверджують категорію транспортного засобу та нових категорій транспортних засобів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Можливість отримання транспортних засобів з високим рівнем безпеки, та екологічності. Наближення до європейської класифікації транспортних засобів шляхом запровадження нових категорій транспортних засобів, значна частина яких з електродвигунами, а відтак екологічні. Усунення розбіжностей під час класифікації колісних транспортних засобів та визначення документів, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу, захистить права власників транспортних засобів.	Витрат не передбачається

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання	6	34	418	30	488
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	1,2	7	85,6	6,2	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Додаткові витрати обігових коштів суб'єктів господарювання під час першої державної реєстрації транспортних засобів, у зв'язку із відсутністю у національному законодавстві визначення документів, що підтверджують категорію транспортного засобу та нових категорій транспортних засобів. Додаткові витрати обігових коштів з метою легалізації ввезення транспортних засобів категорії Le.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Можливість постачання на ринок більш широкого переліку екологічних колісних транспортних засобів. Упорядкування класифікації категорії L та інших категорій колісних транспортних засобів дозволить ввозити та реалізовувати на території України нові категорії колісних транспортних засобів. Єдиний підхід до	Додаткові витрати для суб'єктів господарювання не передбачаються, окрім витрат, пов'язаних з ознайомленням регуляторного акта, оскільки проєкт регуляторного акта не встановлює нових процедур чи вимог для здійснення господарської діяльності, а лише сприятиме розвитку бізнесу, особливо в частині імпорту до

	класифікації колісних транспортних засобів під час розмитнення, переобладнання та реєстрації колісних транспортних засобів. Усунення розбіжностей під час класифікації колісних транспортних засобів та визначення документів, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу, дозволить зекономити час та попередить додаткові витрати під час реєстрації колісних транспортних засобів.*	України колісних транспортних засобів категорії Le (мототехніка та квадроцикли) та її підкатегорій. Оскільки така класифікація була відсутня, державна реєстрація таких колісних транспортних засобів не здійснювалася.
--	--	--

* Наприклад, Renault Master в залежності від комплектації кузова може класифікуватися виробником як категорія M1 або N1 (легковий або вантажний автомобіль) та коштує від 717 900 грн. При першій реєстрації такого транспортного засобу, в разі класифікації його як легковий автомобіль, суб'єкту господарювання (власнику) необхідно буде сплатити збір на обов'язкове державне пенсійне страхування у розмірі 5% від вартості (35 895 грн).

Відповідно до пункту 7 статті 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування є, зокрема, підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, фізичні особи, які набувають право власності на легкові автомобілі, що підлягають першій державній реєстрації в Україні територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, крім випадків забезпечення легковими автомобілями осіб з інвалідністю згідно із законодавством та успадкування легкових автомобілів відповідно до закону.

Розмір збору встановлено пунктом 8 статті 4 цього Закону:

3% – якщо вартість легкового автомобіля не перевищує 165 розмірів прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого законом на 1 січня звітного року (у 2020 році із суми до 346 830 грн);

4% – якщо вартість легкового автомобіля перевищує 165, але не перевищує 290 розмірів прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого законом на 1 січня звітного року (у 2020 році із суми більше 346 830 грн. до 609 580 грн);

5% – якщо вартість легкового автомобіля перевищує 290 розмірів прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого законом на 1 січня звітного року (у 2020 році із суми понад 609 580 грн).

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Збережеться ризик подальших додаткових витрат суб'єктів господарювання у зв'язку із відсутністю у національному законодавстві визначення документів, що підтверджують категорію транспортного засобу та нових категорій транспортних засобів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Розвиток бізнесу внаслідок прийняття регуляторного акта сприятиме створенню нових робочих місць, сталим надходженням до державного бюджету та задоволення потреб суспільства та економіки. Можливість постачання на ринок більш широкого переліку колісних транспортних засобів. Упорядкування класифікації категорії Le та інших категорій колісних транспортних засобів дозволить ввозити та реалізовувати на території України нові категорії колісних транспортних засобів. Єдиний підхід до класифікації колісних транспортних засобів під час розмитнення, переобладнання та реєстрації колісних транспортних засобів. Усунення розбіжностей під час класифікації колісних транспортних засобів та визначення документів, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу,

		дозволить зекономити час та попередить додаткові витрати під час реєстрації колісних транспортних засобів. Сприятиме подальшій імплементації законодавства ЄС яке містить посилення на категорії колісних транспортних засобів.	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Подальші додаткові витрати суб'єктів господарювання у зв'язку із відсутністю у національному законодавстві визначення документів, що підтверджують категорію транспортного засобу та нових категорій транспортних засобів. Збережеться ризик неслати або завищення плати митних платежів за деякі категорії колісних транспортних	

		засобів у зв'язку із відсутністю їх категорій у Класифікаторі	
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Актуалізація Класифікатора сприятиме веденню суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки. Сприятиме подальшій імплементації законодавства ЄС де є посилання на категорії колісних транспортних засобів	Додаткові витрати для суб'єктів господарювання не передбачаються, окрім витрат, пов'язаних з ознайомленнями регуляторного акта, оскільки проєкт регуляторного акта не встановлює нових процедур чи вимог для здійснення господарської діяльності, а лише сприятиме розвитку бізнесу, особливо в частині імпорту до України колісних транспортних засобів категорії Le (мототехніка та квадроцикли) та її підкатегорій.	Регуляторний акт відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.

		Оскільки така класифікація була відсутня, державна реєстрація таких колісних транспортних засобів не здійснювалася.	
--	--	---	--

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

Досягнення визначених цілей від реалізації регуляторного акта забезпечується Мінінфраструктури шляхом актуалізації та викладення у новій редакції Класифікатора та визначення документів, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу шляхом внесення змін до Єдиних вимог.

Для розв'язання визначеної проблеми для суб'єктів господарювання пропонується наступне:

- ознайомлення суб'єктів господарювання з регуляторним актом;
- суб'єктам господарювання для реалізації вимог регуляторного акта не потрібно буде запроваджувати нові (або інші) механізми дії, оскільки механізм дії запропонованого регуляторного акта присутній в існуючих бізнес-процесах.

Крім цього очікується позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття запропонованого регуляторного акта дозволить здійснювати імпорт до України колісних транспортних засобів категорії Le (мототехніка та квадроцикли) та її підкатегорій.

Прийняття регуляторного акта не потребує здійснення центральними органами виконавчої влади додаткових заходів для впровадження регуляторного акта.

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

Ризиків впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акта не прогнозується.

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме збереженню можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до

державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (Тест малого підприємництва) наведено в Додатку цього Аналізу регуляторного впливу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності через три місяці з дня його офіційного опублікування. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією регуляторного акта – можливе збільшення надходжень до державного бюджету джерелом яких будуть митні платежі від збільшення імпорту колісних транспортних засобів.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акта відповідає кількості суб'єктів господарювання, які здійснюють виробництво та імпорт колісних транспортних засобів – 488.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта визначається як досить високий, оскільки: юридичні особи та фізичні особи-підприємці можуть ознайомитися з регуляторним актом, який розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua);

у разі прийняття регуляторний акт буде розміщено на офіційних вебсайтах Кабінету Міністрів України (www.kmu.gov.ua) та Верховної Ради України (www.rada.gov.ua).

4. Розмір коштів і часу, що необхідно буде витратити суб'єктам господарювання та/або фізичним особам, для виконання вимог регуляторного акта – орієнтовно 3 години для ознайомлення із регуляторним актом складе – 513 грн. на одного суб'єкта господарювання.

Додаткові показники результативності регуляторного акта є:

1. Кількість скарг громадян та суб'єктів господарювання, що невірною підходу до класифікації колісних транспортних засобів.

2. Збільшення кількості зареєстрованих колісних транспортних засобів категорії L.

3. Збільшення кількості нових екологічно чистих категорій колісних транспортних засобів, які ввозяться до України.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через 2 роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

«1» _____ 2020 року



Владислав КРИКЛІЙ

ТЕСТ

малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 15 вересня 2019 року по 15 квітня 2020 року

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Листування із суб'єктами господарювання	5	Визначено проблемні питання щодо категорійності колісних транспортних засобів
2	Нарада	1	Опрацьовано зміни до Класифікатора

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

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання - 448, у тому числі малого підприємництва - 418 та мікропідприємництва - 30;

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив - 91,8 % (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

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

Порядковий номер	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)	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	-	-	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	-	-	-
4	Процедури обслуговування	-	-	-

	обладнання (технічне обслуговуван ня)			
5	Інші процедури (придбання канцтоварів)	-	-	-
6	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 1</i> <i>+ 2 + 3 + 4 +</i> <i>5)</i>	-	-	-
7	Кількість суб'єктів господарюван ня, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	448		
8	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний</i> <i>стовпчик</i> <i>"разом" X</i> <i>кількість</i> <i>суб'єктів</i> <i>малого</i> <i>підприємницт</i> <i>ва, що повинні</i> <i>виконати</i> <i>вимоги</i> <i>регулювання</i> <i>(рядок 6 X</i> <i>рядок 7)</i>	-	-	-
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання	513 грн.	-	513 грн.

	первинної інформації про вимоги регулювання	(171 грн. х 3 год.) (середня заробітна плата у квітні 2020 в Україні (10430 грн)/ відпрацьований робочий час штатних працівників у квітні в Україні (122 год) х кількість працівників до компетенції яких відносяться питання регуляторного акта – 2 прац.) – дані Держстату			
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	-	-	-	-
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-	-
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-	-

14	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 9</i> <i>+ 10 + 11 +</i> <i>12 + 13)</i>	513 грн.	-	513 грн.
15	Кількість суб'єктів малого підприємств ва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		448	
16	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний</i> <i>стовпчик</i> <i>"разом" X</i> <i>кількість</i> <i>суб'єктів</i> <i>малого</i> <i>підприємств</i> <i>ва, що повинні</i> <i>виконати</i> <i>вимоги</i> <i>регулювання</i> <i>(рядок 14 X</i> <i>рядок 15)</i>	229824 грн.	-	229824 грн.

4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємства

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, залученого до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання, – проект регуляторного акта не передбачає адміністрування регулювання з боку органів державної влади.

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємства (розрахунок на одного типового суб'єкта)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітни ка органу державної	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають	Витрати на адміністру- вання регулювання * (за рік),
--	---	---	---	---	--

господарювання малого підприємництва – за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)		влади відповідної категорії (заробітна плата)	ь на одного суб'єкта	під дію процедури регулювання	гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	X	X	X	X	X
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	X	X	X	X	X
камеральні	X	X	X	X	X
виїзні	X	X	X	X	X
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	X	X	X	X	X
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	X	X	X	X	X
7. Інші адміністративні процедури (уточнити)	X	X	X	X	X
Разом за рік	X	X	X	X	X
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	X

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

5. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання на основі запропонованих змін

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
-------	----------	------------------------------------	----------------

1.	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	-	-
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	229824 грн	229824 грн
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	229824 грн	229824 грн
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва (поточні)	-	-
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	229824 грн	229824 грн

6. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Прийняття регуляторного акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей що забезпечить можливість оптимізувати облік робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень.

Сприятиме позитивному впливу на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття проекту регуляторного акта дозволить максимально оптимізувати графіки роботи водіїв для найбільш ефективного виконання замовлень.

Для замовників послуг з перевезень - підвищення якості та оперативність виконання замовлення.

Прийняття регуляторного акта ніяких пом'якшувальних/коригувальних заходів для малого підприємництва не потребуватиме.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва,
які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень ¹	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень		
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (уточнити), гривень	513 грн.	513 грн.
	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання		
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	513 грн.	513 грн.

10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	40	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	6120 грн.	6120 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо ¹	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам	-	-	-	-

(витрати часу персоналу)				
--------------------------	--	--	--	--

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	-	-	-	-

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз,	-	-	-	

страхування тощо)				
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-