**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України** **«Про внесення змін до Правил дорожнього руху»**

**I. Визначення проблеми**

Наявність прогалин у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306   
(зі змінами) (далі – Правила) щодо встановлення параметрів за яких допускається рух контейнеровозів, що здійснюють перевезення одного або більше контейнерів або змінних кузовів  призводить до зловживань перевізниками та до значного перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами.

Пунктом 22.5 Правил передбачені більші вагові та габаритні параметри   
за яких допускається рух [транспортних засобів спеціалізованого призначення (контейнеровозів), що здійснюють перевезення одного або більше контейнерів](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220105?ed=2022_02_09&an=42) або змінних кузовів у порівнянні з контейнеровозами, що не здійснюють таке перевезення та іншими транспортними засобами.

Відображення в реєстраційних документах, що транспортний засіб   
є контейнеровозом, свідчить про його віднесення до колісних транспортних засобів спеціалізованого призначення, які за своєю конструкцією   
та обладнанням призначені для перевезення вантажів певних категорій контейнерів, а отже і його експлуатація повинна відповідати як його конструкції, так і його призначенню.

Слід зауважити також, що у главі 17 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 січня 1997 р. №  363, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 лютого 1998 р. за № 128/2568, (далі – Правила № 363) визначені правила перевезення вантажів у контейнерах, що закріпили вимоги   
до нумерації, маркування, та інших необхідних для перевезення вантажів   
в контейнерах параметрів, які безсумнівно мають виконуватися при здійсненні перевезення контейнерів або змінних кузовів.

Разом з тим, все частіше спостерігається встановлення на контейнеровоз кузовів із переобладнаних контейнерів (зрізано верхню частину), що фактично   
є зміною функціонального призначення контейнеровоза та аж ніяк не може надавати перевізникам можливостей збільшити норматив навантаження транспортного засобу.

Неконтрольований рух перевантажених транспортних засобів – одна   
із основних причин як інтенсивної руйнації автомобільних шляхів, так   
і створення додаткової загрози для учасників дорожнього руху.

Відсутність чіткого визначення умов, за яких застосовуються більші вагові та габаритні параметри за яких допускається рух [транспортних засобів спеціалізованого призначення (контейнеровозів), що здійснюють перевезення одного або більше контейнерів](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220105?ed=2022_02_09&an=42) або змінних кузовів, вже призвела до формування неоднозначної судової практики у справах щодо оскарження постанов про притягнення до адміністративної відповідальності за перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами (частина друга статті 132-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП)), а отже непоодинокими є випадки, коли при наявності в діях особи складу правопорушення у сфері безпеки на транспорті особа може уникнути відповідальності.

Також слід зауважити, що в чинному законодавстві зустрічається як поняття «змінний кузов», що вживається у пункті 22.5 Правил, так і поняття «знімний кузов», що вживається в Законі України «Про мультимодальні перевезення»,   
а також у Митному кодексі України. Таким чином, виникає правова невизначеність, оскільки подібне може трактуватися як паралельне існування двох типів контейнерів з подібними найменуваннями.

Таким чином потреба у прийнятті проєкту нормативно-правового акту обумовлена необхідністю приведення вказаних вище Правил в тому числі   
у відповідність до змін в законодавстві, а саме в частині, що стосується прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення».

Поряд з цим, із лібералізацією перевезень великогабаритних   
і великовагових вантажів, зокрема впровадженнням європейських стандартів щодо габаритно-вагових обмежень та додаванням диференціації загального навантаження в залежності від типу транспортного засобу, що відбулася   
у лютому 2022 року, виявлено прогалини в законодавстві.

Проведена оцінка ефективності застосовування введених в дію положень дозволила виявити відсутність вагових обмежень щодо таких типів транспортних засобів:

п’ятивісний вантажний автомобіль;

п’ятивісний вантажний автомобіль з двома рульовими вісями та ведучими вісями, оснащеними спареними колесами;

двохвісний тягач з одновісним напівпричепом;

чотирьохвісний тягач з двовісним або трьохвісним напівпричепом;

двохвісний тягач з чотирьохвісним напівпричепом або більше;

трьохвісний тягач з чотирьохвісним напівпричепом або більше;

чотирьохвісний тягач з чотирьохвісним напівпричепом або більше.

У зв’язку з цим, навіть при значному перевантаженні вищевказаних типів транспортних засобів відповідальність не настає. Таким чином, досягнути мети зі збереження доріг від руйнування перенавантаженими транспортними засобами неможливо.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Групи (підгрупи)** | **Так** | **Ні** |
| Громадяни | + |  |
| Держава | + |  |
| Суб’єкти господарювання | + |  |
| У тому числі суб’єкти малого підприємництва | + |  |

Зазначена проблема не може бути розв’язана за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами органів державної влади;

діючих нормативно-правових актів, оскільки здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням та на виконання вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення, Митного кодексу України, Закону України «Про мультимодальні перевезення», яким не відповідають Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (зі змінами).

**II. Цілі державного регулювання**

Основними цілями проєкту акта є:

уніфікація термінології в законодавстві;

усунення прогалин, що зумовлюють неможливість притягнення до відповідальності за адміністративне правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті за перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами.

Проєкт акта спрямований на недопущення уникнення відповідальності при наявності в діях особи складу правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті.

Також, забезпечить збереження стану безпеки дорожнього руху, зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг, зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття.

Зазначена мета досягається шляхом внесення змін до Правил дорожнього руху.

**III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | Неприйняття проєкту регуляторного акта призведе до невиконання вимог закону, вплине на погіршення стану безпеки дорожнього руху, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, додаткових витрат на ремонт автомобільних доріг.  Відсутність уніфікації термінології в законодавстві та наявність прогалин, що зумовлюють неможливість притягнення до відповідальності за адміністративне правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті за перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами певних типів транспортних засобів, що в свою чергу збільшує ризики руйнування автомобільних доріг та збільшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття. |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | Прийняття проєкту регуляторного акта забезпечить покращення стану безпеки дорожнього руху, зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг, зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття, а також унеможливлює проїзд автомобільними дорогами великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу з порушення нормативів вагових або габаритних параметрів.  Зазначеним проєктом зменшуються ризики руйнування автомобільних доріг та зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття. |

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

*Оцінка впливу на сферу інтересів держави*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | Відсутні | 1) погіршення стану безпеки дорожнього руху, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  2) додаткові витрати з Державного бюджету України на утримання і ремонт дорожнього покриття  (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом).* |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | 1) покращення стану безпеки дорожнього руху;  2) зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод;  3) збереження від руйнування автомобільних доріг;  4) зменшення витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття; *(за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом зменшяться витрати на утримання і ремонт дорожнього покриття)*. | Втрати держави відсутні. |

*Оцінка впливу на сферу інтересів громадян*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | Відсутні | 1) погіршення стану безпеки дорожнього руху (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  2) збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод;  3) збільшення часу на проїзд (*у зв’язку з не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом та руйнування автомобільних доріг від таких перевезень*). |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | 1) покращення стану безпеки дорожнього руху (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  2) зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод;  3) зменшення часу на проїзд (*у зв’язку з належним станом автомобільних доріг*). | Відсутні |

*Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання\*:*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі\* | Середні\* | Малі\* | Мікро\* | Разом\* |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 9 | 108 | 1 927 | 33 658 | 35 702 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0,03 % | 0,3 % | 5,4 % | 94,27 % | 100% |

\* станом на 15 серпня 2025 року кількість ліцензіатів, які мають ліцензію з дозволеним видом робіт: міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів); внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями; міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями – 35 702.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | Відсутні. | 1) погіршення стану безпеки дорожнього руху, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод;  2) фінансові витрати *(за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом)*. |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | Прийняття проєкту регуляторного акта:  1) покращення стану безпеки дорожнього руху;  2) зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  3) зменшення фінансових витрат *(у разі дотримання вимог законодавства штрафні санкції не застосовуватимуться)*. | Відсутні. |

**IV.** Вибір найбільш оптимального альтернативного способудосягнення цілей

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | 1 | Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | 4 | Альтернатива 2 прийняття регуляторного акта дозволяє повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання, а також забезпечення покращення стану безпеки дорожнього руху, зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг, зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття.  Зазначений проєкт забезпечить ефективне здійснення заходів державного контролю на автомобільному транспорті, а також здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди  (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування  відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| *Альтернатива 1*  Залишення чинного регулювання | **Для держави:**  Відсутні  **Для громадян:**  Відсутні.  **Для суб'єктів господарювання:**  Відсутні. | **Для держави:**  1) не ефективне здійснення заходів державного контролю на автомобільному транспорті та габаритно-вагового контролю транспортних засобів;  2) погіршення стану безпеки дорожнього руху, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  3) додаткові витрати з Державного бюджету України на утримання і ремонт дорожнього покриття  (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*).  **Для громадян:**  1) погіршення стану безпеки дорожнього руху (*за рахунок не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  2) збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод;  3) збільшення часу на проїзд (*у зв’язку з не дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом та руйнування автомобільних доріг від таких перевезень*).  **Для суб'єктів господарювання:**  1) погіршення стану безпеки дорожнього руху;  2) збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. | Ця альтернатива не дозволить досягнути цілей державного регулювання |
| *Альтернатива 2*  Прийняття регуляторного акта | **Для держави:**  1) покращення стану безпеки дорожнього руху;  2) зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  3) збереження від руйнування автомобільних доріг;  4) зменшення витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття; (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом зменшяться витрати на утримання і ремонт дорожнього покриття*);  5) ефективне здійснення заходів державного контролю на автомобільному транспорті  **Для громадян:**  1) покращення стану безпеки дорожнього руху (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  2) зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;  3) зменшення часу на проїзд (*у зв’язку з належним станом автомобільних доріг*).  **Для суб'єктів господарювання:**  1) покращення стану безпеки дорожнього руху;  2) зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод (*за рахунок дотримання суб’єктами господарювання габаритно-вагових параметрів при перевезені вантажу автомобільним транспортом*);  3) зменшення фінансових витрат *(у разі дотримання вимог законодавства штрафні санкції не застосовуватимуться)*. | **Для держави:**  Відсутні.  **Для громадян:**  Відсутні  **Для суб'єктів господарювання:**  Відсутні. | Прийняття проекту акта дозволить досягнути цілей державного регулювання. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| *Альтернатива 1*  збереження чинного регулювання | Основною причиною відмови від альтернативи є необхідність уніфікації термінології в законодавстві та усунення прогалин, що зумовлюють неможливість притягнення до відповідальності за адміністративне правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті за перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами вищевказаних типів транспортних засобів. | Ризик не настання відповідальності навіть при значному перевантаженні вищевказаних типів транспортних засобів |
| *Альтернатива 2*  прийняття регуляторного акта | Основною перевагою альтернативи 2 є збереження життя та здоров’я людей, покращення стану безпеки дорожнього руху, зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг, зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття.  Уніфікація термінології та усунення прогалин, що зумовлюють неможливість притягнення до відповідальності за адміністративне правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті за перевищення вагових норм під час руху великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами. | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |

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

1. *Механізм дії регуляторного акта*

Реалізація поставлених цілей державного регулювання забезпечується шляхом прийняття проекту акта.

Прийняття регуляторного акта забезпечить ефективне здійснення заходів державного контролю на автомобільному транспорті, а також здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів, покращення стану безпеки дорожнього руху, зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг, зменшенню витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття.

1. *Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію*

Для впровадження регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в установленому порядку та на офіційному вебсайті Укртрансбезпеки.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно відресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органимісцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повиннівпроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація проєкту регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України. Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу Укртрансбезпеки) та збільшення граничної чисельності працівників Укртрансбезпеки.

Прийняття та оприлюднення проєкту акта в установленому порядку забезпечить доведення його до відома суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування та громадян.

Прийняття проєкту акта не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода в разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується. Регуляторний акт стосується суб’єктів малого підприємництва.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Укртрасбезпека.

Прийняття та оприлюднення проєкту постанови в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб’єктів господарювання, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Державний контроль за додержанням вимог цього регуляторного акта буде здійснюватися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на наземному транспорті.

Розрахунок витрат для суб’єктів великого і середнього підприємництва не проводився з урахуванням вимог, передбачених розділом VI Методики.

Розрахунок витрат для суб’єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання наводимо у Додатку до АРВ.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку чинності регуляторного акта**

Передбачається, що регуляторний акт вступить в дію відповідно до вимог законодавства. Пропонується строк дії акта не обмежувати, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акта є постійною.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Основними показниками результативності регуляторного акта є:

1. Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта 35 702 автомобільних перевізника.
2. Розмір коштів і час, що витрачатимуть суб’єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта (*витрати часу суб’єктів господарювання складатимуть 0,5 години для ознайомлення з вимогами акта, витрати коштів відсутні оскільки вимоги регуляторного акта оприлюднено в установленому порядку на офіційному вебсайті Укртрасбезпеки*).
3. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання з основних положень регуляторного акта високий, вимоги регуляторного акта буде оприлюднено в установленому порядку в засобах масової інформації та на офіційному вебсайті Укртрасбезпеки.
4. Кількість звернень/скарг від суб’єктів господарювання, пов’язаних із дією регуляторного акта.

Проєкт регуляторного акта оприлюднено на офіційному вебсайті Укртрасбезпеки для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття регуляторний акт буде оприлюднено у засобах масової інформації для ознайомлення із ним суб’єктами господарювання.

Для більш детального та об’єктивного визначення результативності регуляторного акта можуть бути використані такі показники:

1. Кількість порушень габаритно-вагового контролю вищевказаних типів транспортних засобів.
2. Кількість звернень/скарг пов’язаних із порушеннями габаритно-вагового контролю вищевказаних типів транспортних засобів.
3. Кількість звернень/скарг пов’язаних із порушеннями габаритно-вагового контролю із зазначенням в реєстраційних документах, що транспортний засіб є контейнеровозом *(крім випадків* [*здійснення перевезення одного або більше контейнерів*](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220105?ed=2022_02_09&an=42) *чи змінних кузовів).*

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися за допомогою заходів, спрямованих на оцінку стану впровадження регуляторного акта та визначення ефективності та доцільності впровадженого регулювання, шляхом аналізу статистичних показників.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через один рік після набрання ним чинності шляхом збирання статистичних даних, одержання пропозицій до нього, їх аналізу.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом шляхом аналізу статистичних даних.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися шляхом аналізу статистичних даних раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

У разі виявлення неврегульованих та проблемних питань шляхом аналізу якісних показників дії цього акта буде внесено відповідні зміни до регуляторного акта.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою України з безпеки на транспорті протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Державної служби України з безпеки на транспорті.

Голова Державної служби України

з безпеки на транспорті Микита ЛАГУНІН

“\_\_\_\_” \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Додаток   
до Аналізу регуляторного впливу

**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 01 червня 2025 року по 31 червня 2025 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 | Запити (у телефонному режимі) до представників бізнесу із значною кількістю вантажних автомобілів, що підпадають під дію регуляторного акта. | 2 | Компанії позитивно ставляться до імплементації регуляторного акта для забезпечення безпеки дорожнього руху, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від руйнування автомобільних доріг. |

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

кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 35 585 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 1 927 (одиниць) та мікропідприємництва 33 658 (одиниць).

питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 99,97 % (відсотки).

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)  *Формула:*  *кількість необхідних одиниць обладнання Х вартість одиниці* | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування  *Формула:*  *прямі витрати на процедури повірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість процедур обліку за рік) Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб’єкту малого підприємництва* | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 3 | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 4 | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 5 | Інші процедури (уточнити) |  |  |  |
| 6 | Разом, гривень  *Формула:*  *(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)* |  |  |  |
| 7 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 35 585 | | |
| 8 | Сумарно, гривень  *Формула:*  *відповідний стовпчик “разом” Х кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 Х рядок 7)* |  |  |  |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | | | | |
| 9 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання  *Формула:*  *витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм* | 0,5 год. Х 48 грн. | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 10 | Процедури організації виконання вимог регулювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 11 | Процедури офіційного звітування | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок  *Формула:*  *витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість перевірок за рік* | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 13 | Інші процедури (уточнити) |  |  |  |
| 14 | Разом, гривень  *Формула:*  *(сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)* | 24 | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 15 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 35 585 | 35 585 | 35 585 |
| 16 | Сумарно, гривень  *Формула:*  *відповідний стовпчик “разом” Х кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 Х рядок 15)* | 854 040 | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |

Примітки:

У розрахунку вартості 1 години роботи використано погодинну вартість роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2025 рік» від 19.11.2024 р. № 4059-IX з 1 січня 2025 року становить 48 гривень.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва

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

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання:

Державна служба України з безпеки на транспорті  
(назва державного органу)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб’єктів малого та мікро-підприємництв) | 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 | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:  камеральні  виїзні | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 7. Інші адміністративні процедури (уточнити): | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| Разом за рік | Х | Х | Х | Х | Х |
| Сумарно за п’ять років | Х | Х | Х | Х | Х |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
   \* 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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | За п’ять років |
| 1 | Оцінка “прямих” витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування  Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання | 854 040 | (витрати відсутні) |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого  регулювання | 854 040 | (витрати відсутні) |
| 4 | Бюджетні витрати  на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва | (витрати відсутні) | (витрати відсутні) |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 854 040 | (витрати відсутні) |

5. Розроблення корегуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не потребує.