

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання»

I. Визначення проблеми

Відповідно до Закону України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року» (далі – Женевська угода 1958 року) в Україні прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 09.07.2011 № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» та наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898, затверджено Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання і Порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання» (далі – Порядок). Зазначені документи розроблені з урахуванням положень Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 05.09.2007, що встановлює рамки для затвердження автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів.

Вказані нормативно-правові акти передбачають запровадження європейських принципів регулювання безпеки колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), підтвердження відповідності та застосування механізмів взаємного визнання затверджень типу КТЗ, передбачених Женевською угодою 1958 року, що дасть змогу підвищити рівень безпеки дорожнього руху, безпечності та екологічності транспортних засобів, зниження аварійності на автомобільному транспорті за рахунок застосування транспортних засобів більш безпечної конструкції.

Чинні положення Порядку, у частині встановлення технічних вимог посилаються на такі докази підтвердження відповідності, як випробування, проведені випробувальними лабораторіями України, наявність маркувань, протоколів випробувань, затверджень типу, нанесених/виданих відповідно до доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил ЄЕК ООН або Регламентів чи Директив ЄС.

При цьому відсутні правові підстави для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж, українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, тому ввезення на територію України таких транспортних засобів було неможливе.

Нині постачання на ринок КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки, Канади, відповідність яких підтверджена виключно за стандартами безпеки транспортних засобів, зокрема США та Канади, є прийнятним та привабливим шляхом оновлення парку транспортних засобів з огляду на такі переваги для держави та бізнесу:

забезпечення належного рівня безпеки транспортних засобів, які постачаються на український ринок, що підтверджено відповідністю транспортних засобів жорстким вимогам стандартів безпеки транспортних засобів країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року;

сприяння підвищенню рівня захисту довкілля, енергоефективності та зменшенню залежності від вуглеводневих видів палива завдяки тому, що значну частину транспортних засобів, які постачаються зокрема із США та Канади, становлять автомобілі з електричною силовою установкою, єдиним джерелом енергії якої є електрична енергія акумуляторної батареї (електромобілі);

підвищення ступеня гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС завдяки зменшенню кількості неврахованих положень

Директиви 2007/46/ЄС у Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

спрощення процедур оцінки відповідності та економія часу і коштів фізичних осіб та суб'єктів господарювання, які постачають транспортні засоби на український ринок.

Крім того, чинною редакцією Порядку в переліку вимог щодо затвердження типу КТЗ встановлено вимоги щодо обов'язкової наявності функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) з 01.07.2018 або з 01.01.2019 залежно від категорій КТЗ.

Правила ЄЕК ООН № 13Н-00 встановлюють вимогу щодо оснащення КТЗ категорій М1, N1 електронними системами контролю стійкості.

Правила ЄЕК ООН № 13-11 визначають, що конструкція КТЗ категорій М2, М3, N2, N3, O3, O4 забезпечити стійкість транспортного засобу. Ця вимога повинна включати функцію проти перекидання та контроль траєкторії руху і відповідати технічним вимогам згідно з додатком 21 до Правил ЄЕК ООН № 13-11. Функція забезпечення стійкості реалізується за рахунок оснащення КТЗ електронними системами контролю стійкості.

Однак, як свідчать звернення вітчизняних автовиробників виконання вимог окремих Правил ЄЕК ООН, передбачених чинною редакцією Порядку, неможливо забезпечити без кардинальної модернізації продукції та виробництва, що потребує значних вкладень коштів, як на головних заводах, так і у постачальників. Однак у найближчі роки це неможливо здійснити через скрутне економічне становище країни, зменшення попиту на автомобілі та відсутність у виробників фінансових можливостей.

За пропозиціями профільних громадських організацій щодо розв'язання проблеми вітчизняних виробників та автоімпортерів, пов'язаної з необхідністю значних вкладень коштів та потребою у часі, необхідних для впровадження електронної системи контролю стійкості КТЗ, проектом наказу передбачено відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на КТЗ до 2023 року із одночасним введенням в

законодавство України приписів, доданих до Женевської Угоди 1958 року, а саме, Правил ООН № 140, щодо електронних систем контролю стійкості пасажирських колісних транспортних засобів.

Встановлення спеціального обладнання на виробництві для суб'єктів великого бізнесу потребуватиме лише одноразової витрати на суму близько 12 мільйонів євро кожному, що на сьогоднішній день за умови скрутного економічного становища в країні та зменшення попиту на автомобілі, є вкрай вразливим для них.

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 проекту регуляторного акта є:

підтримка вітчизняного виробника колісних транспортних засобів, щодо сталого розвитку виробництва та збереження конкурентного бізнесу, надходжень до державного бюджету, робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки;

спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, зокрема тих, які постачаються з країн, які не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року та державами - членами ЄС; наближення законодавства України з технічного регулювання у сфері транспортних засобів до законодавства ЄС.

Зазначена мета досягається шляхом внесення змін до Порядку.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	<p>Чинні положення Порядку розроблені відповідно до доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил ЄЕК ООН або Регламентів чи Директив ЄС.</p> <p>Відсутність нормативно-правового акта призведе до подальшої прогалини правових підстав для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж, українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, а також значних фінансові затрати суб'єктів господарювання</p>
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>	<p>Прийняття регуляторного акта відповідає принципам державного регулювання, а також потребам у розв'язанні визначених проблем, та є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей.</p> <p>У проекті регуляторного акта враховано пропозиції суб'єктів господарювання, з метою скорочення витрат автовиробників і автоімпортерів для збереження конкурентного бізнесу, надходжень до державного бюджету, збереження робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.</p> <p>Цей спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання.</p>

Інші способи, що не передбачають внесення змін до зазначеного Порядку, 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	-	Можливе зменшення надходжень до державного бюджету у зв'язку із погіршенням економічної ситуації у сфері виробництва транспортних засобів
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.	Реалізація державної політики щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки. Можливі додаткові надходження до державного бюджету від сплати податків у разі утворення нових суб'єктів господарювання.	-

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	-
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції	Можливість отримання транспортних засобів з високим рівнем безпеки, та екологічності. Транспортні засоби, які постачаються на український ринок, зокрема із США та Канади, підтвержені сертифікатами відповідності колісних	-

України 14.09.2012 за №1586/21898.	транспортних засобів більш жорстким вимогам стандартів безпеки, зокрема США та Канади. Значну частину колісних транспортних засобів, що постачаються із США та Канади становлять автомобілі з електричною силовою установкою, що сприятиме позитивному впливу на навколишнє природне середовище.	
------------------------------------	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання	6	30	279	30	345
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	1,7	8,7	80,9	8,7	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	-	Значні фінансові затрати, можлива втрата конкурентності великого бізнесу.
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури	Збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного великого бізнесу. Сприятливі умови розвитку малого та середнього бізнесу, зокрема, можливість відкриття нового або розширення існуючого. Усунення торговельних	Витрати малих суб'єктів господарювання за 5 років після регуляторного акта становитимуть 594 041 097 грн.

<p>України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>	<p>бар'єрів, а також поліпшення інвестиційного клімату у державі.</p> <p>Внаслідок прийняття регуляторного акта суб'єкти великого бізнесу зможуть відтермінувати витрати для модернізації виробництва у розмірі приблизно 12 млн. євро кожен.</p>	
---	---	--

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
<p>Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p>	1	<p>Відсутні правові підстави для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж, українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, тому ввезення на територію України таких транспортних засобів неможливе.</p> <p>Значні фінансові затрати, можлива втрата конкурентності великого бізнесу</p>
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від</p>	4	<p>Нині постачання на ринок КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки, Канади, відповідність яких підтверджена виключно за стандартами безпеки транспортних засобів, зокрема США та Канади, є прийнятним та</p>

17.08.2012 № 521,
зареєстрованим у
Міністерстві юстиції
України 14.09.2012 за
№1586/21898.

привабливим шляхом оновлення
парку транспортних засобів з
огляду на такі переваги для
громадян, держави та бізнесу:

забезпечення належного рівня
безпеки транспортних засобів, які
постачаються на український
ринок, що підтверджено
відповідністю транспортних
засобів жорстким вимогам
стандартів безпеки транспортних
засобів країн поза межами держав
- членів ЄС та договірних сторін
Женевської Угоди 1958 року;

сприяння підвищенню рівня
захисту довкілля,
енергоефективності та
зменшенню залежності від
вуглеводневих видів палива
завдяки тому, що значну частину
транспортних засобів, які
постачаються зокрема із США та
Канади, становлять автомобілі з
електричною силовою
установкою, єдиним джерелом
енергії якої є електрична енергія
акумуляторної батареї
(електромобілі);

підвищення ступеня
гармонізації українського
законодавства із законодавством
ЄС;

спрощення процедур оцінки
відповідності та економія часу і
коштів фізичних осіб та суб'єктів
господарювання, які постачають
транспортні засоби на
український ринок.

Відтермінування обов'язкових
вимог щодо встановлення
електронної системи контролю
стійкості на КТЗ до 2023 року із
одночасним введенням в
законодавство України приписів,
доданих до Женевської Угоди

		1958 року, а саме, Правил ООН № 140, щодо електронних систем контролю стійкості пасажирських колісних транспортних засобів. Такі зміни дозволять зекономити витрати кожному із 6 суб'єктів великого бізнесу на суму близько 12 мільйонів євро.	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	-	Можливе зменшення надходжень до державного бюджету у зв'язку із погіршенням економічної ситуації у сфері виробництва КТЗ	
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за	Реалізація державної політики щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного бюджету, наявності	-	Цей регуляторний акт відповідає потребам у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.

№1586/21898.	робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.		
--------------	---	--	--

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта.

Проектом акта пропонується внесення відповідних змін до Порядку, а саме: запровадження перехідних положень щодо гранично допустимого значення кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07;

спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади;

відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на колісних транспортні засоби до 2023 року.

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.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

1. Кількість суб'єктів господарювання, що виготовляють та імпортують КТЗ, їх частини та обладнання та призначені органи із сертифікації колісних транспортних засобів, на які поширюється дія акта.

Дія регуляторного акта поширюватиметься на виробників, імпортерів КТЗ, їх частин та обладнання, суб'єктів господарювання, які постачають зазначену продукцію на митну територію України. Орієнтовна кількість таких суб'єктів господарювання – 345.

Їх кількість може збільшитися у зв'язку із нормативним впорядкуванням процедури оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади, що в свою чергу усуває бар'єри для ведення бізнесу.

Із числа фізичних осіб дія регуляторного акта поширюватиметься на всіх осіб, що будуть ввозити КТЗ, їх частин та обладнання на митну територію України.

2. Розміри коштів і час, які витратимуть суб'єкти господарювання на виконання вимог цього регуляторного акта.

Економія витрат 6 суб'єктів великого підприємництва, пов'язані з відтермінуванням обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на КТЗ до 2023 року, на суму близько 12 мільйонів євро на кожного.

Для усіх суб'єктів господарювання – замовників процедур оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, її вартість складатиме на кожний КТЗ приблизно 5 тис. грн., з них 700 грн. - визначення

кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07.

3. Кількість виготовлених автомобілів в Україні.

Кількість виготовлених автомобілів в Україні збереже позитивну динаміку, чим забезпечить збереження вітчизняного великого підприємництва.

4. Збільшення кількості КТЗ, які ввозяться до України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, на 40%, зважаючи на те, що наразі кількість ввезених вищезазначених КТЗ за рік складає приблизно 18000, а відповідно і збільшення кількості виданих сертифікатів оцінки відповідності КТЗ.

5. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб - середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

6. Розмір коштів, що надходять до Державного бюджету, після вступу в дію регуляторного акта не зміниться.

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.

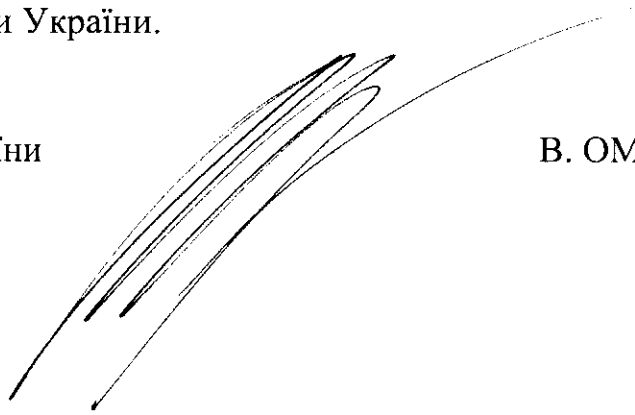
Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«___» _____ 2018 року

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that curve upwards and to the right, positioned over the printed name and extending towards the date line.

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» жовтня 2017 р. по «15» червня 2018 р.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робоча зустріч представників розробника (Мінінфраструктури) з представниками Всеукраїнської асоціації автоімпортерів і дилерів (ВААІД)	7	Враховані пропозиції ВААІД щодо відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на колісні транспортні засоби до 2023 року
2	Робочі зустрічі (семінари) з представниками виробників, імпортерів колісних транспортних засобів, складових частин та обладнання	65	Розглянуті питання спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, які

ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади.

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

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 309 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 279 (одиниць) та мікропідприємництва 30 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 89,3 (відсотків) (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)

Формула:
кількість
необхідних
одиниць
обладнання X
вартість
одиниці

- 2 Процедури
 перевірки та/або
 постановки на
 відповідний
 облік у
 визначеному
 органі
 державної
 влади чи
 місцевого
 самоврядуванн
 я
Формула:
прямі витрати
на процедури
перевірки
(проведення
первинного
обстеження) в
органі
державної
влади +
витрати часу
на процедуру
обліку (на
одиницю
обладнання) X
вартість часу
суб'єкта
малого
підприємств
а (заробітна
плата) X
оціночна
кількість
процедур
обліку за рік) X
кількість

	<p>необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а</p>			
3	<p>Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційн і витрати - витратні матеріали) Формула: оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а</p>	-	-	-
4	<p>Процедури обслуговуванн я обладнання (технічне обслуговуванн я) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування</p>	-	-	-

	обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а			
5	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	-	X	-
7	Кількість суб'єктів господарюванн я, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	309	309	309
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємств	-	X	-

а, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)

Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування

9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	133 грн. 8977 грн. / 135 год x 2 прац. (середня заробітна плата у серпні в Україні / відпрацьовани й робочий час штатних працівників у серпні в Україні x кількість працівників до компетенції яких відносяться питання сертифікації)	-	133 грн.
		дані Держстату		
10	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження</i>	300 000 грн.* (18000 КТЗ x 5000 грн. / 300) (кількість колісних транспортних засобів, що возяться зараз за рік x	420 000 грн.* (25200 КТЗ x 5000 грн. / 300) (кількість колісних транспортних засобів, що буде ввозитись за рік x	1 980 000 грн.* (300 000 грн. + (420 000 грн. x 4 роки)

<i>вимог регулювання</i>	вартість	вартість
<i>X вартість часу</i>	процедури	процедури
<i>суб'єкта малого</i>	оцінки	оцінки
<i>підприємництва</i>	відповідності	відповідності
<i>(заробітна плата)</i>	КТЗ	КТЗ
<i>X оціночна</i>	/	/
<i>кількість</i>	кількість	кількість
<i>внутрішніх</i>	суб'єктів	суб'єктів
<i>процедур</i>	господарюва	господарюванн
	ння, які	я, які возять
	возять КТЗ,	КТЗ, їх
	їх частини	частини та
	та	обладнання)
	обладнання)	

- 11 Процедури офіційного звітування
 Формула:
витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів - окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) +

	оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок)) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік			
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок Формула: витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	300 133 грн.	420 000 грн.	1 980 133 грн.
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні	309	309	309

	виконати вимоги регулювання, одиниць			
16	Сумарно, гривень	90 041 097 грн.	126 000 000	594 041 097 грн.
	<i>Формула:</i>			
	<i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	(133 грн. x 309 суб. госп. всього) + (300 000 грн. x 300 суб. госп. імпортерів)	(420 000 грн. x 300 суб. госп. імпортерів)	(90 041 097 грн. + (126 000 000 грн. x 4 роки))

* процедура оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, її вартість складатиме на кожний КТЗ приблизно 5 тис. грн., з них 700 грн. - визначення кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07. Наразі кількість ввезених КТЗ за рік складає приблизно 18000 шт.

Виконання регуляторного акта не передбачає бюджетних витрат на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва.