



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)
Код ЄДРПОУ 37641918

14.11.2019 № 2819/7/10-11

Державна регуляторна служба України

На № _____ від _____

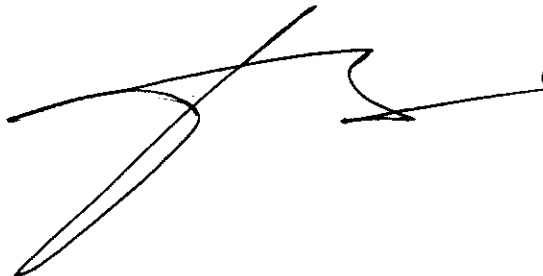
Про погодження проєкту
акта

Державне агентство автомобільних доріг України надсилає на опрацювання та погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Просимо погодити проєкт постанови у п'ятиденний строк.

- Додатки:
1. Проєкт постанови на 6 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту постанови на 18 арк. в 1 прим.
 3. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.
 4. Порівняльна таблиця на 7 арк. в 1 прим.
 5. Копія листа Мінінфраструктури про погодження проєкту постанови на 1 арк. в 1 прим.
 6. Висновок про проведення гендерно-правової експертизи проєкту постанови на 2 арк. в 1 прим.
 7. Інформаційно-довідкові матеріали на 10 арк. в 1 прим.

Т.в.о. Голови

 О. ФЕДОРЕНКО

091745

Коваленко 287-27-05

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 10932/0/19-19 від 14.11.2019



10



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державне агентство автомобільних
доріг України

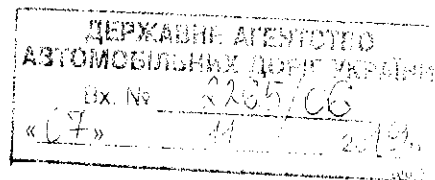
Міністерство інфраструктури України відповідно до листа Державного агентства автомобільних доріг України від 04.10.2019 № 2487/7/10-9 опрацювало проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» (далі – проект акта) та погоджує його без зауважень.

Додаток: погоджений без зауважень проект акта на 6 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Юлія Медведєва 351 49 51



382035



№12198/25/10-19 від 01.11.2019 на №2487/7/10-9 від 04.10.2019



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від _____ 2019 р. № _____
Київ

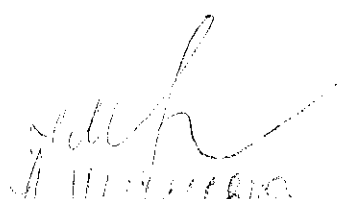
**Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879**

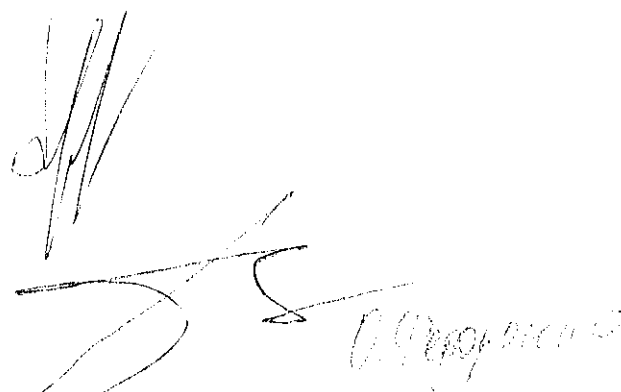
Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

Внести до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» (Офіційний вісник України, 2001 р., № 41, ст. 1852; 2008 р., № 75, ст. 2526; 2009 р., № 11, ст. 321; 2014 р., № 80, ст. 2267; 2015 р., № 88, ст. 2929; 2017 р., № 27, ст. 778) і від 27 червня 2007 р. № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» (Офіційний вісник України, 2007 р., № 48, ст. 1978), зміни, що додаються.

Прем'єр-міністр України

Олексій ГОНЧАРУК


О. Гончарук


О. Гончарук

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від _____ 2019 р. № _____

ЗМІНИ,
що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879

1. Пункт 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, викласти у такій редакції:

«22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує такі параметри:

а) зовнішніх габаритів:

Зовнішній габарит	Значення параметра, м
Ширина	2,65
Висота від поверхні дороги	4
- для контейнеровозів	4,35
Довжина	22
- для маршрутних транспортних засобів	25
Виступ вантажу за задній габарит транспортного засобу	2

б) фактичної маси:

Тип транспортного засобу	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
Вантажні автомобілі		
- двохвісний автомобіль	18	14
- трьохвісний автомобіль	25	21
- чотирьохвісний автомобіль	32	24

Комбіновані транспортні засоби		
- двовісний тягач з двовісним напівпричепом	36	24
- двовісний тягач з трьохвісним напівпричепом	40	24
- трьохвісний тягач з двовісним або трьохвісним напівпричепом	40	24
- контейнеровоз	44	24
Автопоїзди		
- двовісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
- трьохвісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
Транспортні засоби, призначені для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом, якщо фактична маса автопоїзда не перевищує норм		
- двовісний причіп	22	14
- трьохвісний причіп	27	21
Автобуси		
- двовісний автобус	18	14
- трьохвісний автобус	28	21
- чотирьохвісний автобус	32	24

в) навантаження на вісь:

Кількість осей	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
На одиночну вісь	11	7
- для автобусів та тролейбусів	11,5	7

На здвоєні осі, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1 м	11	7
- від 1 м до 1,3 м	16	10
- від 1,3 м до 1,8 м	17	10,5
- від 1,8 м до 2,5 м	18,5	11,5
На стросні осі, за винятком контейнеровозів, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1,3 м	21	13
- від 1,3 м до 1,8 м	22	14
- від 1,8 м до 2,5 м	24	15,5
На стросні осі контейнеровозів	24	15,5

Рух транспортних засобів та їх составів, фактична маса та навантаження на вісь яких перевищують параметри, визначені підпунктами «б» та «в» абзацу першого цього пункту, у разі перевезення подільних вантажів забороняється.

На підставі рішення відповідного органу управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, для окремих ділянок автомобільних доріг місцевого значення можуть встановлюватися максимально допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь транспортних засобів та їх составів, що передбачені для автомобільних доріг державного значення.

3. Ставки плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879, викласти у такій редакції:

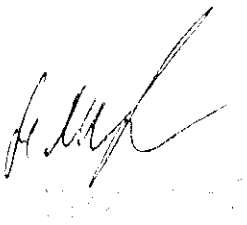
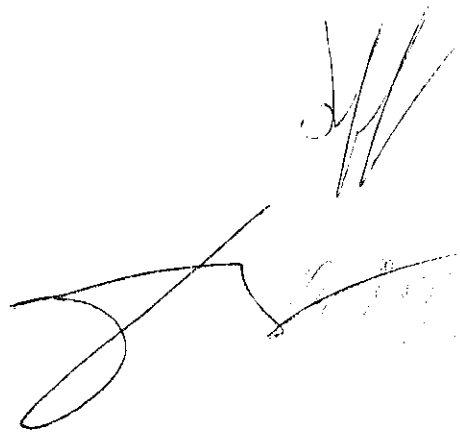
«ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 27 червня 2007 р. №879
(в редакції постанови Кабінету Міністрів
України від _____ 20__ р. № ____)

СТАВКИ

плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні

Вид транспортного засобу	Параметри	Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро
1. Великогабові транспортні засоби з перевищенням допустимої фактичної маси	до 10 відсотків включно	0,2
	від 10 до 30 відсотків включно	0,4
	від 30 до 50 відсотків включно	0,54
	понад 50 відсотків за кожні наступні 25 відсотків	1,56
2. Великогабові транспортні засоби з перевищенням допустимих осьових навантажень	до 5 відсотків включно	0,1
	від 5 до 10 відсотків включно	0,2
	від 10 до 20 відсотків включно	0,54
	понад 20 відсотків за кожні наступні 5 відсотків	0,3

3. Великогабаритні транспортні засоби з за кожний 0,06».
перевищенням установленної ширини, висоти, параметр
довжини



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту постанови Кабінету Міністрів «Про внесення змін
до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306
і від 27 червня 2007 р. № 879»

I. Визначення проблеми

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання:

Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, встановлено заборону на рух транспортних засобів з навантаженням на вісь понад 7 т або фактичною масою понад 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення. Вказана норма призвела до фактичної тінізації здійснення перевезень великоваговими транспортними засобами вантажів місцевими дорогами, оскільки унеможливило отримання відповідних дозвільних документів, навіть у випадках коли здійснюється доставка соціально важливих вантажів.

Крім цього, з 01.01.2018 Законом України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» підвищено ставки за проїзд автомобільними дорогами загального користування тоді як відповідні ставки за проїзд передбачені Постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 залишено без змін, що призводить до конфлікту нормативно-правових норм.

Причини виникнення проблеми:

- недосконалість діючого нормативно-правового регулювання руху великовагових та великогабаритних транспортних засобів;
- невідповідність окремих положень діючих нормативних актів Уряду чинному законодавству у сфері дорожнього руху.

Підтвердження важливості проблеми:

На сьогодні існує нагальна потреба у правовому врегулюванні проїзду вантажних транспортних засобів місцевими дорогами, оскільки фактично

відсутня можливість законного проїзду таких транспортних засобів через відповідну пряму заборону.

Крім цього, різний розмір ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування визначених в Законі України та Постанові суперечить принципам справедливості та відповідності підзаконних правових актів законним і потребує невідкладного вирішення

Показники існування та масштабу проблеми

Назва показника	Одиниця виміру	Значення	Джерело даних
Обсяги перевезень вантажів автомобільними дорогами	млн тон	187.2	Державна служба статистики
Доходи державного бюджету від плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	млн грн	28.5	Закон України «Про державний бюджет України на 2019 рік»

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів:

Згідно Закону України «Про автомобільні дороги» параметри фактичної маси, навантаження на вісь та габаритів встановлюється нормативно-правовими актами. Таким чином, вказані питання регулюються виключно шляхом прийняття відповідного регуляторного акту.

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою діючих регуляторних актів:

Причиною виникнення проблеми із рухом транспортних засобів місцевими дорогами є саме недосконалі положення діючих регуляторних актів, до яких пропонується внести зміни. Діючі норми регуляторних актів Кабінету Міністрів України не узгоджені із нормами Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України».

II. Цілі державного регулювання

Цілі державного регулювання, безпосередньо пов'язані з розв'язанням проблеми:

- запобігання руйнуванню автомобільних доріг загального користування внаслідок руху великовагових транспортних засобів;
- забезпечення доступу суб'єктів господарювання до перевезення вантажів автомобільними дорогами місцевого значення;
- створення можливості перевозити будівельну техніку, обладнання та інші вантажі до населених пунктів, під'їзд до яких забезпечується автомобільними дорогами місцевого значення;
- встановлення єдиного підходу до нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не забезпечує цілей державного регулювання. Залишення чинної редакції правил дорожнього руху продовжить нелегальне перевезення вантажів автомобільними дорогами місцевого значення та існування конфлікту правових норм пов'язаних із різними ставками за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні для одного і того ж транспортного засобу.
Альтернатива 2 Скасування державного регулювання. Скасувати п.22.5 Правил дорожнього руху та Ставки плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні	Негативний вплив: Відсутність нормативно встановлених параметрів великогабаритних та великовагових транспортних засобів призведе до різкого підвищення кількості ДТП, а також передчасного руйнування автомобільних доріг, та як наслідок втрати транспортного потенціалу України.
Альтернатива 3 Внести зміни до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879	Позитивний вплив: Прийняття акту дозволить перевізникам здійснювати вантажні перевезення великогабаритними та великоваговими транспортними засобами місцевими дорогами. Приведення ставок плати за проїзд відповідно до вимог Закону України "Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України"

вирішить проблему конфлікту правових норм.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутність законного порядку проїзду автомобільними дорогами місцевого значення великогабаритного та великовагового транспорту залишається перешкоди для відкриття нових підприємств та виробництв особливо в районних центрах та сільській місцевості, а також сприяє тінізації економіки	Втрати обсягів доходів державного бюджету за рахунок плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні. Враховуючи, що ставки передбачені Законом вдвічі більші за ставки передбачені Постановою, до бюджету в 2019 році не надійде додаткових 28.5 млн грн
Альтернатива 2	Істотне зниження безпеки дорожнього руху та транспортного потенціалу держави	Через скасування діючого регулювання доходи державного бюджету буде скорочено на суму 28.5 млн грн щорічно
Альтернатива 3	Вирішення цілей державного регулювання: запобігання руйнуванню автомобільних доріг загального користування внаслідок руху великовагових транспортних засобів. Підвищення інвестиційної	Прийняття постанови збільшить доходи державного бюджету на суму близько 28,5 млн грн.

	привабливості районних центрів та сіл. Збільшення надходження до державного бюджету.	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Через неможливість перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення для мешканців населених пунктів сполучені виключно місцевими дорогами відсутня можливість закупівлі якісного пасажирського транспорту, а також будівництва соціальних об'єктів.. із залученням великовагових транспортних засобів.	Відсутні
Альтернатива 2	Зростання загрози потрапляння в ДТП за участю великовагового та великогабаритного транспортного засобу. Зменшення мобільності населення через руйнування автомобільних доріг	Відсутні
Альтернатива 3	Вирішення цілей державного регулювання: - підвищення мобільності	Відсутні

	населення, що проживає в районних центрах та селах; -створення можливості перевозити будівельну техніку, обладнання та інші вантажі до населених пунктів, під'їзд до яких забезпечується автомобільними дорогами місцевого значення.
--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	47	2314	75117	77483
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0.01%	0.06%	2.99%	96.94%	100,00%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Подальша неможливість перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення створюватиме додаткові перешкоди для ведення бізнесу у агропромисловій сфері будівництва та	Відсутні

	надкористування.	
Альтернатива 2	Через скасування габаритно-вагових параметрів автомобільні дороги будуть передчасно зруйновані що призведе до ускладнення ведення бізнесу та суттєвого подорожчання автотранспортних послуг	Скорочення витрат на плату за проїзд на суму 28,5 млн грн.
Альтернатива 3	забезпечення доступу суб'єктів господарювання до перевезення вантажів автомобільними дорогами місцевого значення; встановлення єдиного підходу до нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	Збільшення витрат на оплату плати за проїзд на суму 28,5 млн грн

Оцінка сумарних витрат за альтернативами

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з	0

додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	0
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	70564 гривень за перший рік та 352820 грн за п'ять років

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
---	--	--

Альтернатива 1	1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	Не забезпечує цілей державного регулювання, проїзд місцевими дорогами великогабаритного та великовагового транспорту в законний спосіб буде і надалі неможливим. Конфлікт правових норм між ставками визначеними в Постанові та відповідному Законі залишиться невирішеним.
Альтернатива 2	1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	Скасування державного регулювання призведе до зростання кількості ДТП та руйнування автомобільних доріг
Альтернатива 3	4 - цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)	Проїзд великовагових транспортних засобів місцевими дорогами можливо буде здійснювати у законний спосіб. Буде запроваджено єдиний підхід до встановлення ставок плати за проїзд для всіх категорій транспортних засобів.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
I. Альтернатива 3	Держава: Вирішення цілей державного регулювання: запобігання руйнуванню автомобільних доріг загального користування внаслідок руху великовагових транспортних засобів. Підвищення інвестиційної привабливості районних центрів та сіл. Збільшення надходження до державного бюджету. Громадяни: підвищення мобільності населення, що проживає в районних центрах та селах; -створення можливості перевозити будівельну техніку, обладнання та інші вантажі до населених пунктів, під'їзд до яких	Держава: Прийняття постанови збільшить доходи державного бюджету на суму близько 28,5 млн грн. Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Витрати: Збільшення витрат на оплату плати за проїзд на суму 28,5 млн грн Сумарні витрати, грн: 70564 гривень за перший рік та 352820 грн за п'ять років	Досягнення цілей державного регулювання та вирішення існуючої проблеми. Проїзд великовагових транспортних засобів місцевими дорогами можливо буде здійснювати у законний спосіб. Буде запроваджено єдиний підхід до встановлення ставок плати за проїзд для всіх категорій транспортних засобів.

	забезпечується автомобільними дорогами місцевого значення Суб'єкти господарювання: забезпечення доступу суб'єктів господарювання до перевезення вантажів автомобільними дорогами місцевого значення; встановлення єдиного підходу до нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні		
II. Альтернатива 1	Держава: Відсутність законного порядку проїзду автомобільними дорогами місцевого значення великогабаритного та великовагового	Держава: Втрати обсягів доходів державного бюджету за рахунок плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або	Продовження існування проблеми. Не забезпечує цілей державного регулювання, проїзд місцевими дорогами великогабаритного

транспорті залишається перешкоди для відкриття нових підприємств та виробництв особливо в районних центрах та сільській місцевості, а також сприяє тінізації економіки Громадяни: Через неможливість перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення для мешканців населених пунктів сполучені виключно місцевими дорогами відсутня можливість закупівлі якісного пасажирського транспорту, а також будівництва соціальних об'єктів, із залученням великовагових транспортних засобів. Суб'єкти господарювання: Подальша неможливість перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення створюватиме	габаритні параметри яких перевищують нормативні. Враховуючи, що ставки передбачені Законом вдвічі більші за ставки передбачені Постановою, до бюджету в 2019 році не надійде додаткових 28,5 млн грн Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Відсутні Витрати: Відсутні Сумарні витрати, грн: 0	та великовагового транспорту в законний спосіб буде і надалі неможливим. Конфлікт правових норм між ставками визначеними в Постанові та відповідному Законі залишиться невирішеним.
---	--	---

	додаткові перешкоди для ведення бізнесу у агропромисловій сфері будівництва та надрокористування.		
III. Альтернатива 2	Держава: Істотне зниження безпеки дорожнього руху та транспортного потенціалу держави Громадяни: Зростання загрози потрапляння в ДТП за участю великовагового та великогабаритного транспортного засобу. Зменшення мобільності населення через руйнування автомобільних доріг Суб'єкти господарювання: Вигідно	Держава: Через скасування діючого регулювання доходи державного бюджету буде скорочено на суму 28.5 млн грн щорічно Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Витрати: Скорочення витрат на плату за проїзд на суму 28,5 млн грн. Сумарні витрати, грн: 0	Погіршення стану проблеми та виникнення суміжних проблем. Скасування державного регулювання призведе до зростання кількості ДТП та руйнування автомобільних доріг

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 3	Вирішення існуючої проблеми	Відсутні

Альтернатива 1	Існуюча проблема залишається не вирішена	Відсутні
Альтернатива 2	Погіршення існуючої проблеми та виникнення суміжних проблем	Встановлення Урядом максимально допустимих габаритно-вагових параметрів транспортних засобів передбачено Законом України «Про автомобільні дороги», їх скасування призведе до виникнення нових правових колізій.

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

Запропоновані механізми регуляторного акта, за допомогою яких можна розв'язати проблему:

- передбачити право проїзду транспортних засобів з навантаженням на вісь понад 7 т або фактичною масою понад 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення в порядку передбаченому для руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів на дорогах державного значення;
- встановлення ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні відповідних Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України»;

Заходи, які мають здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта:

- проведення роз'яснювальної роботи з органами державної влади, які залучаються до здійснення розрахунку плати за проїзд автомобільними дорогами великогабаритного та великовагового транспорту;
- доведення до суб'єктів господарювання змін передбачених регуляторним актом для врахування в господарській діяльності.

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

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Запропонований термін дії акта: безстроково.

Обґрунтування запропонованого терміну дії акта: Рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів здійснюється постійно, тому суспільні відносини, які врегульовує акт не мають очікуваного строку припинення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Досягнення цілі державного регулювання, задля якого пропонується акт, може бути охарактеризовано наступними кількісними та якісними показниками, значення яких має змінитися за вимірюваний період:

№	Назва показника	Одиниця виміру	Зараз	6 місяців	1 рік	3 роки
1	Розмір надходжень до бюджету, пов'язаних з дією акта	грн.	-	14250000	28500000	85500000
2	Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	од.	77483	77583	77683	78283
3	Розмір коштів, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	грн.	-	22606418	45212837	135638511
4	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	%	-	70	95	100
5	Обсяги перевезень вантажів автомобільними дорогами	млн тон	187.2	196,56	205,92	243,36

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

Строки проведення базового відстеження результативності дії регуляторного акта: через 1 рік .

Строки проведення повторного відстеження результативності дії регуляторного акта: через 3 роки.

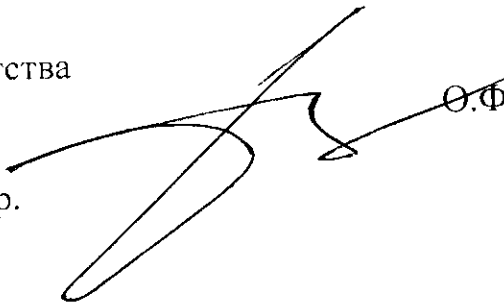
Метод проведення відстеження результативності: статистичний.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності: статистичні дані, наукові дослідження.

Наукові установи, що залучатимуться для проведення відстеження: Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна».

Т.в.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

« ____ » _____ 2019 р.



О. ФЕДОРЕНКО

Згідно з Додатком 4
до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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 лютого 2019 р. по 30 червня 2019 р.

№	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	Публікація пропозиції щодо вирішення питання проїзду великогабаритних транспортних засобів в соціальній мережі	11000 переглядів	Схвалено громадськістю
2	Прямі консультації із представниками Асоціації міжнародних автомобільних перевезень України	2	Схвалено в частині регуляторного впливу та надано пропозиції щодо змін до проекту постанови, які враховано
3	Отримані листи від органів державної влади та суб'єктів господарювання за результатом громадського обговорення	7	Надані пропозиції враховано при підготовці проекту постанови КМУ

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

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: **77431** (одиниць), у тому числі малого підприємництва **2314** (одиниць) та мікропідприємництва **75117** (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив **99** (відсотків)

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

№	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)	0	0	0
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0	0	0
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0	0	0
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	0	0	0
5	Інші процедури (уточнити)	X	X	X
	не передбачено	0	X	0
6	Разом, гривень	0	X	0
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	77431		
8	Сумарно, гривень	0	X	0

Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання

регулювання та звітування

9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	0	0	0
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	0	0	0
11	Процедури офіційного звітування	0	0	0
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0	0	0
13	Інші процедури (уточнити)	X	X	X
	Плата за проїзд місцевими дорогами з розрахунку середнього рейсу на відстань 10 км із фактичною масою 32 тони (за умови що перевезенням скористається 40% перевізників)	204	204	1020
	Зростання Плати за проїзд (при плановому 28500 тис грн в рік із 75 суб'єктів господарювання)	379	379	1895
14	Разом, гривень	583	583	2915
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		77431	
16	Сумарно, гривень	45142273	45142273	225711365

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів малого і мікропідприємництва

Розрахунок 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 адміністрування регулювання:

Обласні державні адміністрації

Процедура регулювання суб'єктів малого і	Планові витрати часу на	Вартість часу співробітника органу	Оцінка кількості процедур за	Оцінка кількості суб'єктів, що	Витрати на адміністрування регулювання*
--	-------------------------	------------------------------------	------------------------------	--------------------------------	---

мікропідприємства (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	процедур у	державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	рік, що припадають на одного суб'єкта	підпадають під дію процедури регулюванн я	(за рік), гривень
Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	0	0	0	0	0
Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі камеральні	0	0	0	0	0
Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі виїзні	0	0	0	0	0
Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	0	0	0	0	0
Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	0	0	0	0	0
Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	0	0	0	0	0
Підготовка звітності за результатами регулювання	0	0	0	0	0
Консультавання суб'єкта господарювання з	0,3 год	59 грн/год	1	77431	1370528,7

приводу нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні					
Здійснення розрахунку плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування місцевого значення	0,5	59 грн/год	2	77431	4568429
Разом за рік	X	X	X	X	5938957.7
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	29694788.5

* 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.

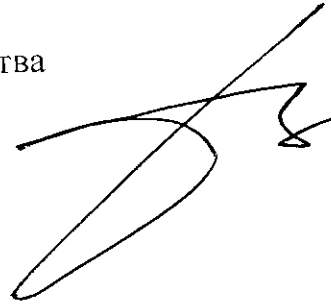
4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№	Показник	Перший рік регулювання (стартовий), гривень	За п'ять років, гривень
1	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	0	0
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	45142273	225711365
3	Сумарні витрати малого	45142273	225711365

	підприємництва на виконання запланованого регулювання		
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	5938957,7	29694788,5
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	51081230,7	255406153,5

Т.в.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

« _____ » _____ 2019 р.

 О. ФЕДОРЕНКО

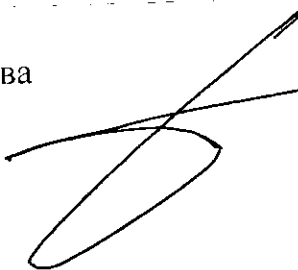
ВИТРАТИ

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

№	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	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	581	2905
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	0	0
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	776	3880
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше, гривень		
9	РАЗОМ, гривень	1357	6785
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	52	52
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання), гривень	70564	352820

Т.в.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

« _____ » 2019 р.

 О. ФЕДОРЕНКО

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва
Розрахунок 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 адміністрування регулювання:

Обласні державні адміністрації

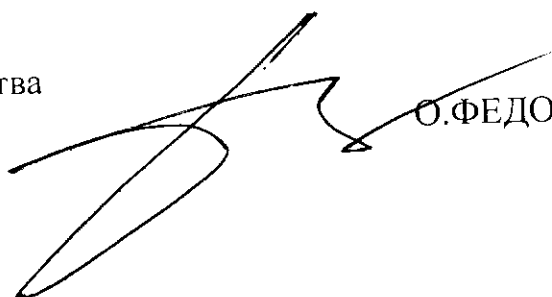
Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	0	0	0	0	0
Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі камеральні	0	0	0	0	0
у тому числі виїзні	0	0	0	0	0
Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	0	0	0	0	0
Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	0	0	0	0	0

Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	0	0	0	0	0
Підготовка звітності за результатами регулювання	0	0	0	0	0
Консультавання суб'єкта господарювання з приводу нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	0,3 год	59 грн/год	1	52	920,4
Здійснення розрахунку плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування місцевого значення	0,5	59 грн/год	2	52	3068
Разом за рік	X	X	X	X	3988,4
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	19942

* 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.

Т.в.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

«_____» 2019 р.

 О. ФЕДОРЕНКО

**Повідомлення про оприлюднення
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»**

З метою отримання зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» (далі – проект постанови) Укравтодор оголошує про його публікацію.

Повний пакет документів до проекту постанови розміщено на офіційному веб-сайті Державного агентства автомобільних доріг України: www.ukravtodor.gov.ua (розділ «Діяльність»; підрозділ «Регуляторна діяльність»).

Зауваження та пропозиції стосовно проекту постанови у письмовій та електронній формі просимо надавати протягом місяця з дня опублікування цього оголошення за адресами:

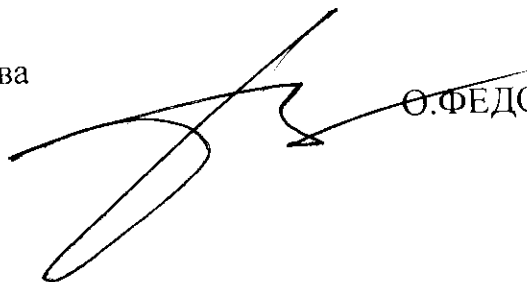
Державне агентство автомобільних доріг України (вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150), e-mail: legal@ukravtodor.gov.ua.

Державна регуляторна служба України (вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011), e-mail: inform@dkrp.gov.ua.

Відповідальні виконавці: Коваленко Микола Миколайович – головний спеціаліст Відділу правового забезпечення Укравтодору, тел.: (044) 287-54-83.

Т.в.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

« ____ » _____ 2019 р.

 О. ФЕДОРЕНКО



ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін												
ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ	ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ													
22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ	22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ													
... 22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує за шириною 2,6 м, за висотою від поверхні дороги - 4 м (для контейнеровозів на встановлених Укравтодором і Національною поліцією маршрутах - 4,35 м), за довжиною - 22 м (для маршрутних транспортних засобів - 25 м), фактичну масу понад 40 т (для контейнеровозів - понад 44 т, на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах - до 46 т), навантаження на одиночну вісь - 11 т (для автобусів, тролейбусів - 11,5 т), двоєсні осі - 16 т, стросні - 22 т (для контейнеровозів навантаження на одиночну вісь - 11 т, двоєсні осі - 18 т, стросні - 24 т) або якщо вантаж виступає за задній габарит транспортного засобу більш як на 2 м. Осі слід вважати двосніми або стросними, якщо відстань між ними (суміжними) не перевищує 2,5 м.	... 22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує такі параметри: а) зовнішніх габаритів: <table><tr><th>Зовнішній габарит</th><th>Значення параметра, м</th></tr><tr><td>Ширина</td><td>2,65</td></tr><tr><td>Висота від поверхні дороги</td><td>4</td></tr><tr><td>- для контейнеровозів</td><td>4,35</td></tr><tr><td>Довжина</td><td>22</td></tr><tr><td>- для маршрутних транспортних засобів</td><td>25</td></tr></table>	Зовнішній габарит	Значення параметра, м	Ширина	2,65	Висота від поверхні дороги	4	- для контейнеровозів	4,35	Довжина	22	- для маршрутних транспортних засобів	25	Удосконалення діючих актів Уряду щодо вимог до габаритно-вагових параметрів для вантажних автомобілів, а також для встановлення параметрів фактичної маси та навантаження на вісь автомобіля у відповідність з деякими вимогами Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 р. «Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і
Зовнішній габарит	Значення параметра, м													
Ширина	2,65													
Висота від поверхні дороги	4													
- для контейнеровозів	4,35													
Довжина	22													
- для маршрутних транспортних засобів	25													

Рух транспортних засобів та їх складів з навантаженням на одиначувісь понад 11 т, здвосілі осі - понад 16 т, стросні осі - понад 22 т або фактичною масою понад 40 т (для контейнеровозів - навантаження на одиначувісь - понад 11 т, здвосілі осі - понад 18 т, стросні осі - понад 24 т або фактичною масою понад 44 т, а на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах - понад 46 т) у разі перевезення подільних вантажів автомобільними дорогами забороняється. Забороняється рух транспортних засобів з навантаженням на вісь понад 7 т або фактичною масою понад 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення. ...	Виступ вантажу за задній габарит транспортного засобу	2	максимально дозволених ваги під час міжнародних перевезень»	
	б) фактичної маси:			
	Тип транспортного засобу	Для автомобільних доріг державного значення, т		місцевого значення, т
	Вантажні автомобілі			
	- двовісний автомобіль	18		14
	- трьохвісний автомобіль	25		21
	- чотирьохвісний автомобіль	32		24
	Комбіновані транспортні засоби			
	- двовісний тягач з двовісним напівприцепом	36		24
	- двовісний тягач з трьохвісним напівприцепом	40		24
- трьохвісний тягач з двовісним або трьохвісним напівприцепом	40	24		

- контейнеровоз	44	24
Автопоїзди		
- двовісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
- трьохвісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
Транспортні засоби, призначені для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом, якщо фактична маса автопоїзда перевищує норм		
- двовісний причіп	22	14
- трьохвісний причіп	27	21
Автобуси		
- двовісний автобус	18	14

- трьохвісний автобус	28	21
- чотирьохвісний автобус	32	24

в) навантаження на вісь:

Кількість осей	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
На одну вісь	11	7
- для автобусів та тролейбусів	11,5	7
На дві осі, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1 м	11	7
- від 1 м до 1,3 м	16	10
- від 1,3 м до 1,8 м	17	10,5
- від 1,8 м до 2,5 м	18,5	11,5
На стрісній осі, за винятком контейнеровозів, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1,3 м	21	13
- від 1,3 м до 1,8 м	22	14

	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="164 974 243 1288">- від 1,8 м до 2,5 м</td><td data-bbox="164 694 243 974">24</td><td data-bbox="164 47 243 694">15,5</td></tr> <tr> <td data-bbox="243 974 352 1288">осі контейнеровозів</td><td data-bbox="243 694 352 974">24</td><td data-bbox="243 47 352 694">15,5</td></tr> </table> Рух транспортних засобів та їх составів, фактична маса та навантаження на вісь яких перевищують параметри, визначені підпунктами «б» та «в» першого абзацу цього пункту, у разі перевезення подільних вантажів забороняється. На підставі рішення відповідного органу управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, для окремих ділянок автомобільних доріг місцевого значення можуть встановлюватися максимально допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь транспортних засобів та їх составів, що передбачені для автомобільних доріг державного значення.	- від 1,8 м до 2,5 м	24	15,5	осі контейнеровозів	24	15,5	
- від 1,8 м до 2,5 м	24	15,5						
осі контейнеровозів	24	15,5						
ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879	ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879							
СТАВКИ плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні								

Вид транспортного засобу	Параметри	Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро	Вид транспортного засобу	Параметри	Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро	Приведення відповідності до Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) державний кордон України»
1. Великовагові транспортні засоби (за загальну масу)	від 40 до 44 тонн включно	0,1	1. Великовагові транспортні засоби з перевищенням допустимої фактичної маси	до 10 відсотків включно	0,2	
	від 44 до 52 тонн включно	0,2		від 10 до 30 відсотків включно	0,4	
	від 52 до 60 тонн включно	0,27		від 30 до 50 відсотків включно	0,54	
	понад 60 тонн за кожні наступні 10 тонн	0,78		понад 50 відсотків за кожні наступні 25 відсотків	1,56	
2. Великовагові транспортні засоби з перевищенням допустимих осьових навантажень	до 5 відсотків включно	0,05	2. Великовагові транспортні засоби з перевищенням допустимих осьових навантажень	до 5 відсотків включно	0,1	
	від 5 до 10 відсотків включно	0,1		від 5 до 10 відсотків включно	0,2	
	від 10 до 20 відсотків включно	0,27		від 10 до 20 відсотків включно	0,54	

понад 20 відсотків за кожні наступні 5 відсотків 0.15	понад 20 відсотків за кожні наступні 5 відсотків 0,3	
3. Великогабаритні транспортні засоби з перевищенням установленної ширини, висоти, довжини за кожний параметр 0.03	3. Великогабаритні транспортні засоби з перевищенням установленної ширини, висоти, довжини за кожний параметр 0,06	

Начальник Відділу правового забезпечення

 Н.І. ШУМСЬКА

« » 2019 року

ВИСНОВОК

про проведення гендерно-правової експертизи
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» розроблено Державним агентством автомобільних доріг України.

1. Перелік міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюцій міжнародних конференцій, міжнародних організацій, їх органів, використаних під час проведення експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» обов'язково застосовуються: Міжнародний пакт про громадянські і політичні права 1966 рік; Конвенція про боротьбу з торгівлею людьми і з експлуатацією проституції третіми особами, 1949 рік; Конвенція про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, 1979 рік; Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод, 1950 рік та протоколи до неї; Європейська соціальна хартія (переглянута), 1996 рік; Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, 2005 рік; Конвенція про права осіб з інвалідністю, 2006 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 156 про рівне ставлення і рівні можливості для трудящих чоловіків і жінок: трудящі із сімейними обов'язками, 1981 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 100 про рівне винагородження чоловіків і жінок за працю рівної цінності, 1951 рік; Міжнародна конвенція про ліквідацію всіх форм расової дискримінації, 1965 рік; Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, 1966 рік; Рамкова конвенція про захист національних меншин, 1995 рік; Загальна декларація прав людини, 1948 рік; Пекінська декларація, 1995 рік; Резолюція 47/135 Генеральної Асамблеї ООН «Декларація про права осіб, що належать до національних або етнічних, релігійних та мовних меншин», 1992 рік.

2. Перелік актів законодавства, використаних під час експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» обов'язково застосовуються: Конституція України, Закони України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків», «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні», «Про запобігання та протидію домашньому насильству», «Про протидію торгівлі людьми».

3. Наявність або відсутність положень проєкту нормативно-правового акта, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проєкті постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

4. Проведення аналізу положень проєкту нормативно-правового акта, які можуть порушувати принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проєкті постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

Начальника Відділу
правового забезпечення



Н. ШУМСЬКА

«___» _____ 2019 р.

