



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45

E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерством інфраструктури України підготовлено проєкт наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса» (далі – проєкт акта).

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо розглянути та погодити проєкт акта у найкоротший строк.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу на 10 арк. в 1 прим.;
3. Копія повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк в 1 прим.;
4. Копія порівняльної таблиці до проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра з питань
європейської інтеграції

Наталія ФОРСЮК

405885 *

Валентин Ярмоленко 351 40 68



№2454/25/14-20 від 29.07.2020

Повідомлення

Про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса»

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса» (далі – проєкт наказу), розроблено відповідно до частини другої статті 19 Закону України «Про міський електричний транспорт» та Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460.

Метою розроблення проєкту наказу є удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса підприємств міського електричного транспорту України (трамвай, тролейбус).

Проєктом наказу передбачено встановлення часу для здавання одного трамвайного вагона або тролейбуса, а також часова гнучкість для їх приймання в залежності від особливостей роботи підприємств міського електричного транспорту.

Прийняття проєкту наказу дозволить додатково встановити в підготовчо-заключному періоді – час для виконання робіт після повернення рухомого складу з маршруту (лінії) на підприємство.

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зауваження і пропозиції щодо проєкту наказу просимо направити до Мінінфраструктури на поштову адресу: 01135 м. Київ, пр-т. Перемоги, 14, або на електронні адреси: yarmolenko@mtu.gov.ua чи vhrytsenko@mtu.gov.ua, а також спеціально уповноваженому органу виконавчої влади з питань державної регуляторної політики – Державній регуляторній службі України.

Зауваження та пропозиції до проєкту наказу від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

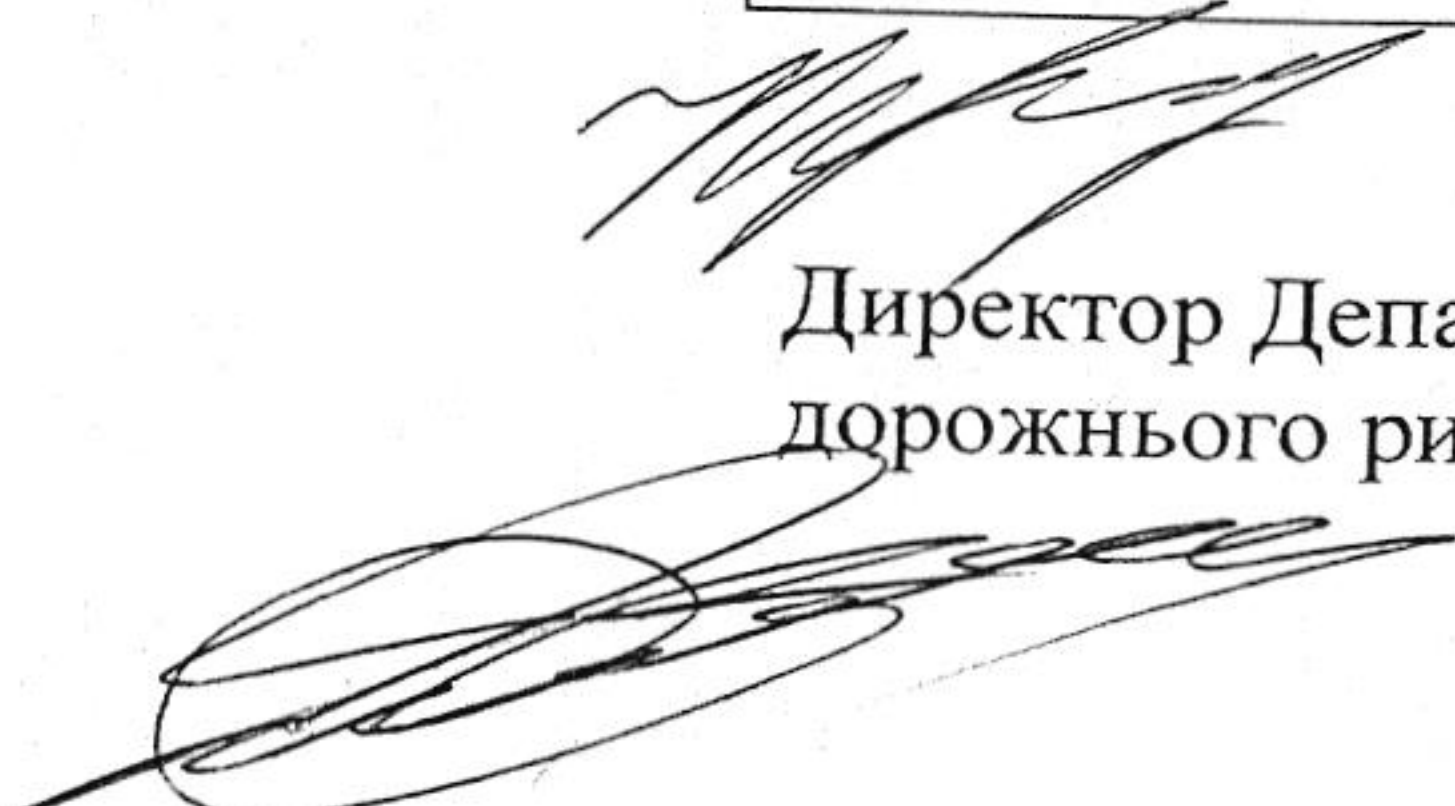
Директор Департаменту стратегічного
розвитку дорожнього ринку та
автомобільних перевезень



Ольга РЯБОВА

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
до проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса»

Зміст положення акта	Зміст запропонованого проекту акта	Пояснення змін
<p>Пункт 6.3 розділ VI: «6.3. Для виконання підготовчо-заключного періоду встановлюється такий час: для приймання одного трамвайного вагона або тролейбуса – 15 хвилин; для приймання трамвайних вагонів або тролейбусів, що працюють за системою багатьох одиниць, або зчленованих – 20 хвилин.</p> <p>відсутній</p> <p>При робочому дні водія з поділом на дві частини цей час приймається з коефіцієнтом 1,5.»</p>	<p>Пункт 6.3 розділ VI: «6.3. Для виконання підготовчо-заключного періоду встановлюється такий час: для приймання одного трамвайного вагона або тролейбуса – від 10 до 20 хвилин; для приймання трамвайних вагонів або тролейбусів, що працюють за системою багатьох одиниць, або зчленованих – від 15 до 20 хвилин.</p> <p>для здавання одного трамвайного вагона або тролейбуса – не менше 5 хвилин;</p> <p>При робочому дні водія з поділом на дві частини цей час приймається з коефіцієнтом 1,5.»</p>	<p>У зв'язку із необхідністю встановлення часу для здавання одного трамвайного вагона або тролейбуса, а також гнучкості часових рамок для їх приймання в залежності від особливостей роботи підприємств міського електричного транспорту.</p>


Директор Департаменту стратегічного розвитку
дорожнього ринку та автомобільних перевезень


Ольга РЯБОВА








МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про внесення змін до
Положення про робочий
час і час відпочинку водіїв
трамвая та тролейбуса**

Відповідно до частини другої статті 19 Закону України «Про міський електричний транспорт», підпункту 31 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, та з метою удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса **н а к а з у ю:**

1. Пункт 6.3 розділу VI Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 15 вересня 2014 № 444, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 30 вересня 2014 року за № 1181/25958, викласти в такій редакції:

«6.3. Для виконання підготовчо-заключного періоду встановлюється такий час:

для приймання одного трамвайного вагона або тролейбуса – від 10 до 20 хвилин;

для приймання трамвайних вагонів або тролейбусів, що працюють за системою багатьох одиниць, або зчленованих – від 15 до 20 хвилин;

для здавання одного трамвайного вагона або тролейбуса – не менше 5 хвилин.

При робочому дні водія трамвая та тролейбуса з поділом на дві частини цей час приймається з коефіцієнтом 1,5.».

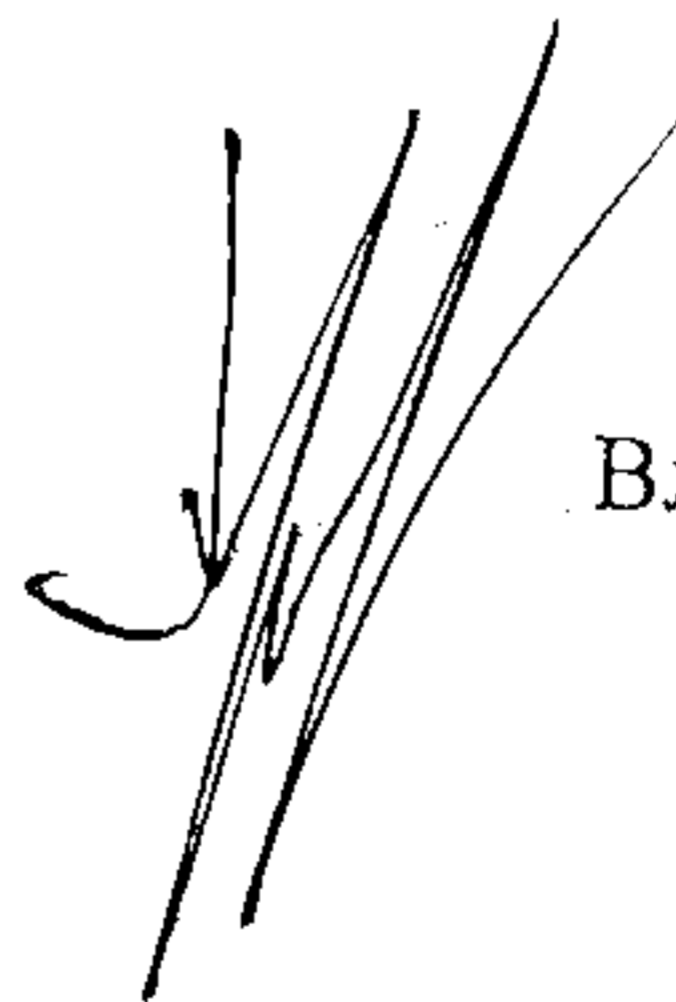
2. Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень (Рябова О. О.) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра з питань європейської інтеграції Н. Форсюк.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв
трамвая і тролейбуса»

I. Визначення проблеми

Відповідно до частини другої статті 19 Закону України «Про міський електричний транспорт» визначено, що Положення про робочий час та час відпочинку водіїв затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Наразі Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса, затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 15.09.2014 № 444, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.09.2014 за № 1181/25958, і не враховує час на здавання (після повернення) рухомого складу міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) з маршруту (лінії). Тому, після прийняття цього нормативного документа буде враховано час на здавання рухомого складу та оптимізовано час на його приймання відповідно до особливостей роботи підприємств міського електричного транспорту.

У зв'язку з вищевикладеним та відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, підготовлено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса» (далі – Положення).

Реалізація наказу вплине на:

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

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса підприємств міського електричного транспорту.

Прийняття наказу дасть змогу досягнути таких цілей державного регулювання:

– підвищити безпеку пасажироперевезень міським електричним транспортом;

- забезпечити експлуатацію технічно справного рухомого складу у процесі перевезення пасажирів міським електричним транспортом під час виїзду на маршрут (лінію) та повернення в депо;
- підвищити якість та комфорт надання транспортних послуг з пасажироперевезень міським електричним транспортом;
- оптимізувати час на приймання рухомого складу міського електричного транспорту в залежності від особливостей кожного підприємства.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	На сьогодні діє Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 15.09.2014 № 444, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.09.2014 за № 1181/25958. Залишення ситуації без змін не дасть змоги досягнути цілі державного регулювання в частині забезпечення експлуатації технічно справного рухомого складу у процесі перевезення пасажирів міським електричним транспортом під час виїзду на маршрут (лінію) та повернення в депо
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Прийняття наказу відповідатиме вимогам законодавства та дасть змогу вирішити питання щодо включення в підготовчо-заключний період – час на виконання водіями робіт після повернення з маршруту (лінії) трамвая і тролейбуса та оптимізувати часові рамки для приймання рухомого складу в залежності від особливостей кожного підприємства

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття зазначеного нормативного акта, є неприйнятими, оскільки розв'язання 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 чинного регулювання	Відсутні	Зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу та комфорту пасажирів під час перевезення трамваєм і тролейбусом
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Реалізація державної політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті) та його повернення в депо	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зниження якості послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, безпеки пасажирських перевезень	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, які виконують процеси, пов'язані з перевезенням пасажирів міським електричним транспортом.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	40	X	X	X	40
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	X	X	X	100
Вид альтернативи	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні			Підвищення ризику небезпеки в процесі пасажирських перевезень міським електричним транспортом, що може призвести до нещасних випадків, низька якість послуг з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами, неефективне використання праці персоналу під час виконання оглядів і ремонту	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса підприємств міського електричного транспорту і оптимізація часових рамок для приймання рухомого складу в залежності від			Додаткових витрат не очікується. У зв'язку з цим, розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають	

	особливостей роботи кожного підприємства	внаслідок дії регуляторного акта, згідно з Додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився
--	--	--

Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус) функціонує в 35 містах України. До складу міського електричного транспорту входять 40 комунальних підприємств, які належать до сфери управління відповідних органів місцевого самоврядування.

Інвентарний парк трамваїв і тролейбусів становить 5222 од.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. 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»)	-
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»)	-

Показники витрат згідно із статистичними даними підприємств міського електричного транспорту України.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	На сьогодні діє Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і

			тролейбуса, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 15.09.2014 № 444, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.09.2014 за № 1181/25958. Залишення ситуації без змін не дасть змоги досягнути цілі державного регулювання в частині забезпечення експлуатації технічно справного рухомого складу у процесі перевезення пасажирів міським електричним транспортом під час виїзду на маршрут (лінію) та повернення в депо
Альтернатива 2. Прийняття наказу	3		Прийняття наказу дасть змогу встановити вимоги щодо удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та троллейбуса підприємств міського електричного транспорту і оптимізація часових рамок для приймання рухомого складу в залежності від особливостей роботи кожного підприємства
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Для держави: відсутні Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання:	Для держави: зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським	Не вирішує проблеми

	відсутні	електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу, та комфорту пасажирів під час перевезення міським електричним транспортом. Для громадян: зниження якості послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом, безпеки перевезення. Для суб'єктів господарювання: підвищення ризику небезпеки під час пасажирських перевезень міським електричним транспортом, низька якість і комфорт пасажирів під час їх перебування в трамваї та тролейбусі, що може призвести до зменшення пасажиропотоку	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Для держави: реалізація державної	Для держави:	Прийняття наказу забезпечить досягнення

	<p>політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті). Для громадян: підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, покращення безпеки пасажирських перевезень. Для суб'єктів господарювання: удосконалення регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса підприємств міського електричного транспорту і оптимізація часових рамок для приймання рухомого складу в залежності від особливостей роботи кожного підприємства</p>	<p>Додаткових витрат не очікується.</p> <p>Для громадян: додаткових витрат не очікується.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: не очікується.</p> <p>Додаткових витрат не очікується</p>	<p>встановлених основних цілей</p>
--	--	--	------------------------------------

Оцінка ризиків зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не здійснюється, оскільки такі чинники відсутні.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є затвердження наказом Міністерства інфраструктури України змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

ознайомити відповідальний персонал із змінами до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса;

розробити і затвердити положення, інструкції, інші акти з обслуговування, експлуатації трамвайних вагонів і тролейбусів, що діють у межах підприємств міського електричного транспорту;

встановити вимоги до організації руху рухомого складу міського електричного транспорту і роботи підприємств та їх працівників.

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме встановленню часу для здавання одного трамвайного вагона або тролейбуса, а також часової гнучкості для їх приймання в залежності від особливостей роботи підприємств міського електричного транспорту, забезпечити належний рівень безпеки перевезень пасажирів, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

Витрати на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади не передбачаються. Тому розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва згідно з додатком 3 та розрахунок тесту малого підприємництва (М-Тест) згідно з Додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводилися.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Строк набрання чинності регуляторним актом – відповідно до законодавства після його офіційного оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта	40 суб'єктів господарювання
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або громадянами, пов'язані з виконанням вимог акта	Не передбачається
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або громадян	Середній. Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України
Розмір надходження до державного та місцевого бюджетів	Не прогнозується

Прогнозні показники результативності регуляторного акта:
 зменшення кількості відмов в роботі трамвайних вагонів і тролейбусів під час їх перебування на маршруті (лінії) та повернення в депо;
 збільшення кількості справного рухомого складу на маршруті (лінії) та при поверненні їх у депо.

Дія акта поширюється на всі експлуатаційні підприємства міського електричного транспорту, незалежно від форм власності та видів діяльності.

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

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися через 1 рік після набрання чинності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися 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 цього акта.

Для проведення відстеження результативності дії регуляторного акта буде використовуватись статистичний метод шляхом аналізу даних, що надаються суб'єктами підприємництва у сфері міського електричного транспорту органам державної влади в межах їх компетенції.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

«___» _____ 20__ р.

