



УКРАЇНА  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135  
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45  
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі – проект наказу).

- Додатки:
1. Копія проекту наказу на 5 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 17 арк. в 1 прим.
  3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.
  4. Копія порівняльної таблиці до проекту наказу на 6 арк. в 1 прим.

Міністр

  
Владислав КРИКЛІЙ

\* 409253

Микола Панчишин 351 48 22



№2869/39/14-20 від 02.09.2020

### ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта	Пояснення змін
<b>наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»</b>		
<p>Пункт 5                      5. Державній службі України з безпеки на транспорті забезпечити:                      1) здійснення перевірок дотримання режимів праці та відпочинку водіїв, встановлених Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженим цим наказом;                      2) неухильне дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт під час здійснення заходів державного контролю на автомобільному транспорті;                      3) здійснення планових, позапланових і рейдових перевірок виключно в межах переліку питань, визначених Порядком здійснення державного контролю на автомобільному транспорті,</p>	<p>Пункт 5                      виключено</p>	<p>Усунення дублювання положень, передбачених статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» та пунктом 5 Положення про державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103</p>

<p>затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 08 листопада 2006 року № 1567;</p> <p>4) здійснення перевірок щодо наявності встановлених тахографів виключно на транспортних засобах, якими здійснюються міжнародні автомобільні перевезення;</p> <p>5) участь у конкурсі на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування відповідно до вимог Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081, без встановлення обмежень щодо необхідності обладнання автобусів учасників конкурсу тахографами.</p>		
<p><b>Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106 (із змінами)</b></p>		
<p>Розділ II</p>		
<p>Пункт 2.1. До робочого часу водія включаються: в) час простоїв не з вини водія;</p>	<p>Пункт 2.1. До робочого часу водія включаються: в) час простоїв не з вини водія (в тому числі коли водій не зобов'язаний</p>	<p>Покращення соціального становища водія та приведення у відповідність до положень статті 3 Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту</p>

<p>є) половина часу, передбаченого завданням на рейс міжміського сполучення, при роботі двох водіїв на ТЗ, обладнаному спальним місцем;</p>	<p>перебувати на робочому місці, але має залишатися на зв'язку, бути готовим відповісти на будь-який виклик і почати чи відновити рух або виконувати іншу роботу);</p> <p>є) час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні рейс двох водіїв на ТЗ, обладнаному спальним місцем;</p>	<p>та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність</p>
<p>Пункт 2.3. Якщо за умовами роботи не може бути додержана встановлена для водіїв щоденна або щотижнева тривалість робочого часу, допускається запровадження підсумованого обліку робочого часу з тим, щоб тривалість робочого часу за обліковий період не перевищувала нормального числа робочих годин. Рішення про запровадження підсумованого обліку робочого часу приймається Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником). У разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість</p>	<p>Пункт 2.3. Якщо за умовами роботи не може бути додержана встановлена для водіїв щоденна або щотижнева тривалість робочого часу, допускається запровадження підсумованого обліку робочого часу з тим, щоб тривалість робочого часу за обліковий період не перевищувала нормального числа робочих годин. Рішення про запровадження підсумованого обліку робочого часу приймається Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником). У разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість</p>	<p>Приведення у відповідність до положень статті 6 Регламенту ЄС 561/2006</p>

<p>робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 годин.</p> <p>Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі простої, очікування у ТЗ чи на робочому місці або якщо водію необхідно дати змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин за умови, що час керування протягом дня (зміни) не перевищує 9 годин.</p>	<p>робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 годин.</p> <p>Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі простої, очікування у ТЗ чи на робочому місці або якщо водію необхідно дати змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин за умови, що час керування протягом дня (зміни) не перевищує <b>10 годин, але не частіше двох разів на тиждень.</b></p>	
<p>Пункт 2.4</p> <p>При підсумованому обліку робочого часу праця водіїв регулюється графіками змінності водіїв колісних транспортних засобів (додаток 1), які складаються на весь обліковий період і якими визначаються тривалість щоденної роботи (зміни), робочих днів (зміни) та вихідних днів.</p>	<p>Пункт 2.4</p> <p>При підсумованому обліку робочого часу праця водіїв регулюється графіками змінності водіїв колісних транспортних засобів (додаток 1), які складаються на весь обліковий період і якими визначаються тривалість щоденної роботи (зміни), робочих днів (зміни) та вихідних днів, <b>при цьому протягом тижня має бути не менше одного вихідного дня.</b></p>	<p>Покращення соціального становища водія та приведення у відповідність до положень статті 8 Регламенту ЄС 561/2006</p>
<p>Пункт 2.7.</p> <p>Час охорони ТЗ з вантажем або без нього (підпункт "е" пункту 2.1 цього Положення) зараховується водію в розмірі 1/3 робочого часу. Конкретна</p>	<p>Пункт 2.7.</p> <p>Час охорони ТЗ з вантажем або без нього (підпункт "е" пункту 2.1 цього Положення) зараховується водію в <b>розмірі 100% робочого часу.</b></p>	<p>Покращення соціального становища водія та приведення у відповідність до положень статті 3 Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про</p>

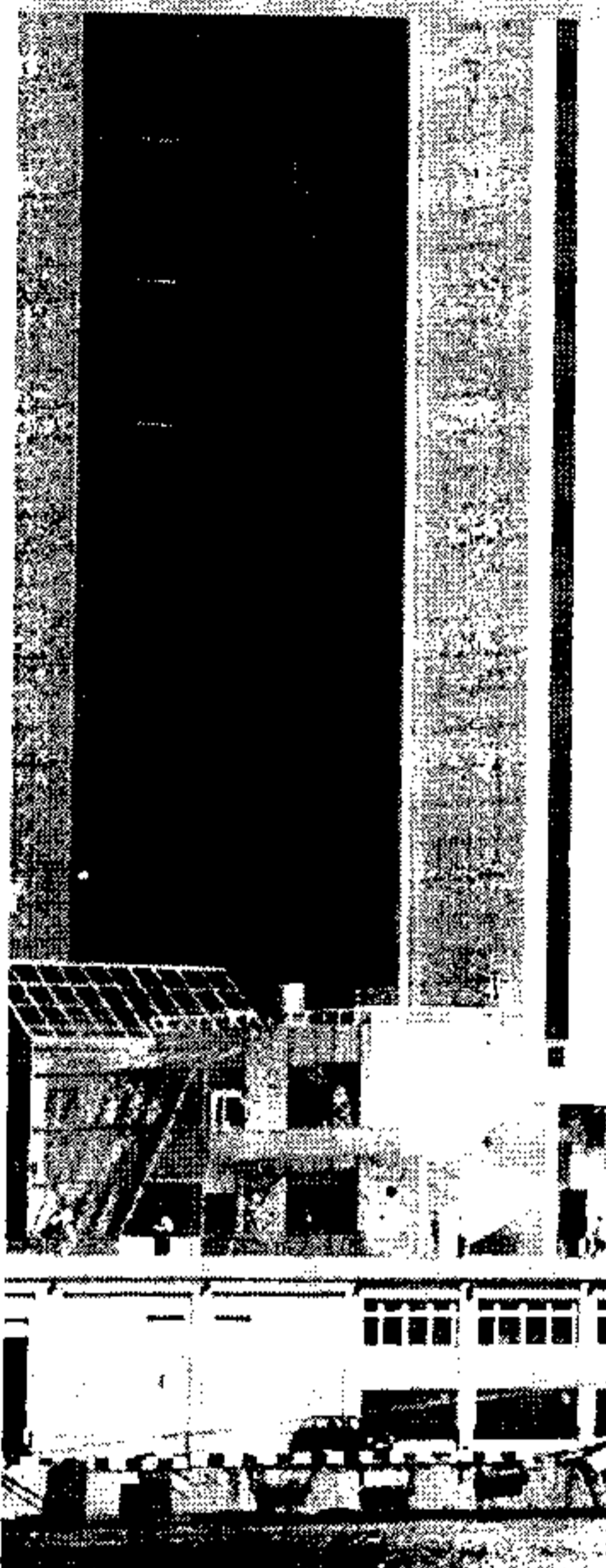
<p>тривалість часу охорони вантажу та ТЗ, що зараховується водіям у робочий час, встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником).</p>		<p>організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність</p>
<p>Пункт 2.8. Час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні у рейс двох водіїв (підпункт "є" пункту 2.1 цього Положення) зараховується йому в розмірі не менше 50 відсотків робочого часу. Конкретна тривалість часу присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ при направленні в рейс двох водіїв, що зараховується в робочий час, встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником).</p>	<p>Пункт 2.8. Час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні у рейс двох водіїв (підпункт "є" пункту 2.1 цього Положення) зараховується йому в <b>розмірі 100% робочого часу.</b></p>	<p>Покращення соціального становища водія та приведення у відповідність до положень статті 3 Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність</p>
<p>Розділ III</p>		
<p>Пункт 3.1. Змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 9 годин.</p>	<p>Пункт 3.2. Змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, <b>не повинен перевищувати 10 годин, але не частіше двох разів на тиждень.</b></p>	<p>Приведення у відповідність до положень статті 6 Регламенту ЄС 561/2006</p>

<p>Пункт 3.4. Тривалість керування водія на тиждень, включаючи надурочні роботи, не повинна перевищувати 48 годин.</p>	<p>Пункт 3.4. Тривалість керування водія на тиждень, включаючи надурочні роботи, не повинна перевищувати 48 годин. <b>У разі підсумкового обліку робочого часу тривалість часу керування не може перевищувати 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів.</b></p>	<p>Приведення у відповідність до положень статті 6 Регламенту ЄС 561/2006</p>
Розділ IV		
<p>Пункт 4.2. Ця перерва може бути замінена перервами тривалістю не менше 15 хвилин кожна, розподіленими протягом періоду керування або відразу після цього періоду з урахуванням вимог пункту 4.1 цього розділу.</p>	<p>Пункт 4.2. Ця перерва може бути замінена перервою тривалістю <b>не менше 15 хвилин, з наступною перервою не менше 30 хвилин</b> з урахуванням вимог пункту 4.1 цього розділу</p>	<p>Приведення у відповідність до положень статті 7 Регламенту ЄС 561/2006</p>
Розділ V		
<p>5.1. Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку водія протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня (зміни), має бути не менше 10 послідовних годин.</p>	<p>5.1. Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку водія протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня (зміни), має бути не менше <b>11</b> послідовних годин.</p>	<p>Покращення соціального становища водія та приведення у відповідність до положень статті 4 Регламенту ЄС 561/2006</p>

Т. в. о. генерального директора  
Директорату з безпеки на транспорті



Сергій АЛЕКСАНДРОВ



### Товариство з обмеженою відповідальністю «Інфраструктура України» Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340»

[Закон України](#) [Постанова Кабінету Міністрів України](#) [Наказ Міністерства](#)

З метою виконання Плану заходів з виконання угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і її державами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 жовтня 2017 року № 1196

Метою прийняття наказу є підвищення рівня безпеки руху та перевезень автомобільним транспортом, наблизення українського законодавства до європейського, погражданство українців.

Зуваження та пропозиції до проекту наказу від фізичних та юридичних осіб, хворобаносів слід надсилати на адресу: [Міністерство інфраструктури](#)

Директорат з безпеки та транспорту Міністерства інфраструктури, м. Київ, провулок Телеземський, 14.

Частину змін:

наказу Міністерства транспорту та зв'язку України

про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340

затверджено:

10 грудня 2017 року

УТВЕРЖАЮ

Міністр інфраструктури України

Д. КОСІВ

Відомий запис

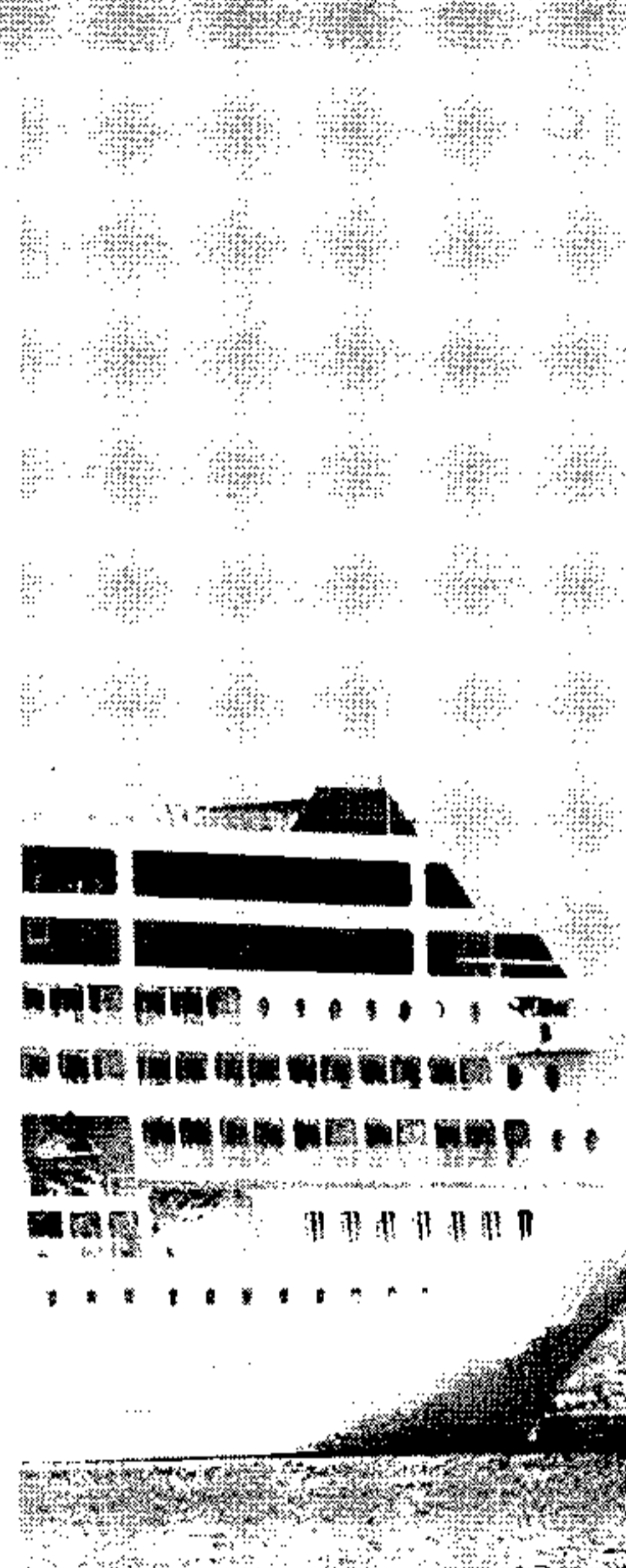
10 грудня 2017 року

Додаток

Наказ Міністерства

транспорту та зв'язку

України від 07 червня 2010 року № 340







# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

**Про затвердження Змін до  
наказу Міністерства  
транспортної та зв'язку України  
від 07 червня 2010 року № 340**

Відповідно до абзацу дев'ятого підпункту 31 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами), **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до наказу Міністерства транспортної та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106 (зі змінами), що додаються.

2. Директорату з безпеки на транспорті (А. Щелкунов) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Цей наказ набирає чинності через три місяці з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Абрамовича Д.

Міністр

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Владислав Криклій', written over a set of horizontal lines.

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури  
України

\_\_\_\_\_ 2020 року № \_\_\_\_\_

## **ЗМІНИ**

### **до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340**

I. У наказі Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106 (зі змінами) пункт 5 виключити.

II. У Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106 (зі змінами):

1. У розділі II:

1) підпункт «в» пункту 2.1 викласти в такій редакції:

«в) час простоїв не з вини водія (в тому числі коли водій не зобов'язаний перебувати на робочому місці, але має залишатися на зв'язку, бути готовим відповісти на будь-який виклик і почати чи відновити рух, або виконувати іншу роботу);»;

2) підпункт «є» пункту 2.1. викласти в такій редакції:

«є) час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні у рейс двох водіїв на ТЗ, обладнаному спальним місцем;»;

3) в абзаці четвертому пункту 2.3 слова та цифри «час керування протягом дня (зміни) не перевищує 9 годин» замінити словами та цифрами «час керування протягом дня (зміни) не перевищує 10 годин, але не частіше двох разів на тиждень»;

4) у пункті 2.4 після слів «та вихідних днів» доповнити словами та знаком «, при цьому протягом тижня має бути не менше одного вихідного дня»;

5) пункт 2.7 викласти в такій редакції:

«Час охорони ТЗ з вантажем або без нього (підпункт "е" пункту 2.1 цього Положення) зараховується водію в розмірі 100% робочого часу.»;

6) пункт 2.8 викласти в такій редакції:

«Час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні у рейс двох водіїв (підпункт "є" пункту 2.1 цього Положення) зараховується йому в розмірі 100% робочого часу.».

2. У розділі III:

1) у пункті 3.1 слова та цифри «не повинен перевищувати 9 годин » замінити словами та цифрами «не повинен перевищувати 10 годин, але не частіше двох разів на тиждень»;

2) пункт 3.4 доповнити новим абзацом такого змісту:

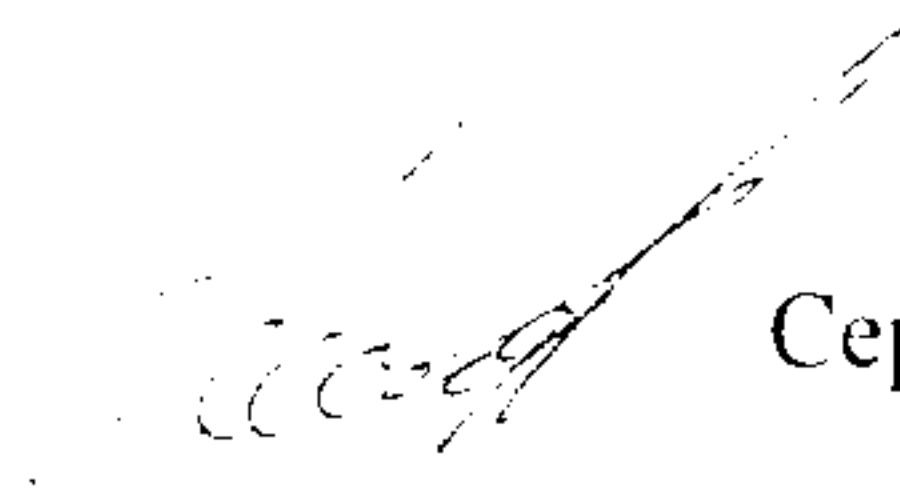
«У разі підсумкового обліку робочого часу тривалість часу керування не може перевищувати 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів.».

3. Пункт 4.2 розділу IV викласти в такій редакції:

«Ця перерва може бути замінена перервою тривалістю не менше 15 хвилин, з наступною перервою не менше 30 хвилин з урахуванням вимог пункту 4.1 цього розділу.».

4. В пункті 5.1 розділу V цифру «10» замінити цифрою «11».

Т. в. о. генерального директора  
Директорату з безпеки на транспорті



Сергій АЛЕКСАНДРОВ

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку**  
**України від 07 червня 2010 року № 340»**

**I. Визначення проблеми**

Загальна кількість пасажирів перевезених автомобільним та міським електричним транспортом (автобус, трамвай, тролейбус) становить 3378,1 млн пасажирів або 79,3 % від загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту.

За даними Держстату, обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом (з урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва та перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями) становить 1147049,6 тис. тон або 66,3 % від загальної кількості.

Професія водія автомобільного транспорту одна із найпоширеніших в Україні.

Однак на сьогодні виникла ситуація, коли водії, задіяні в міжнародних перевезеннях, більш захищені порівняно із водіями, задіяними для внутрішніх перевезень пасажирів та вантажів.

Щоб підвищити безпеку дорожнього руху на дорогах, не допустити спотворення конкуренції і забезпечити безпеку і здоров'я водіїв автомобільного транспорту, вони повинні чітко знати, які саме періоди часу формують робочий час, а які ні, і тому вважаються періодами перерв, відпочинку або доступності для роботи. Цим працівникам має бути надано обов'язкові щоденний і щотижневий час для відпочинку, а також відповідні перерви. Необхідно також визначити максимальну кількість робочих годин в тиждень.

Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106, обмежує тривалість керування водія протягом тижня, включаючи надурочні роботи, 48 годинами, (на відміну від європейського законодавства, де дозволено максимальну тривалість керування водія на тиждень 56 годин із збільшенням відповідно часу відпочинку).

Однак, специфіка перевезень автомобільним транспортом на сьогодні не дозволяє, як для водія, так і для перевізника, створити оптимальний графік роботи водіїв на підприємстві для забезпечення виконання як всіх соціальних норм, так і потреб замовників послуг.

Зважаючи на це, суб'єкти господарювання, як і самі водії, стикаються із труднощами під час складання оптимальних графіків роботи водіїв, що сприяє приховуванню фактично відпрацьованого робочого часу водія, його офіційної оплати та, відповідно, ухилення від податків.

Проект регуляторного акта спрямовано на поліпшення як соціальних умов для найманих водіїв, так і сприяння ведення бізнесу для суб'єктів господарювання (перевізників, самозайнятих перевізників), а також на

підвищення безпеки дорожнього руху.

Проект регуляторного акта дозволить створити рівні умови як для водіїв, так і для перевізників, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів.

Зокрема, запровадження можливості, при застосуванні підсумкового обліку робочого часу на підприємстві, встановлювати тривалість часу керування не більше 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів (не збільшуючи загальної кількості часу керування за місяць), водночас збільшивши тривалість перерв та час міжзмінного відпочинку для водіїв, дасть можливість перевізникам оптимізувати графіки роботи водіїв. Водії, в свою чергу, отримають більш гнучкий графік роботи у змінах та можливість отримувати офіційну заробітну плату за відпрацьований час.

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

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

Дана проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі механізми відсутні, вирішення проблеми можливе лише шляхом державного регулювання.

## II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення проекту регуляторного акта є оптимізація обліку робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутність нормативно-правового акта призведе до подальшої нерівності прав та можливостей водіїв та суб'єктів господарювання, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Забезпечить досягнення цілей державного регулювання. Цей спосіб забезпечить можливість оптимізувати облік робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень та дозволить перевізникам перерозподіляти робочий час водіїв.

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	-	Витрат не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	-	Витрат не передбачається

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Для громадян, які працюють водіями та задіяні до внутрішніх перевезень, залишиться проблема неофіційного обліку робочого часу та його оплата, а відтак, зменшуються виплати під час перебування на лікарняному, при виході на пенсію та інші соціальні виплати
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Офіційно обліковий робочий час та його офіційна оплата, можливість бути задіяним до довших, але водночас більш оплачуваних рейсів,	Витрат не передбачається



	збільшення часу перерв та міжзмінного відпочинку.	
--	---	--

### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Відповідно до статті 55 Господарського кодексу України суб'єкти господарювання залежно від кількості працівників та доходів від будь-якої діяльності за рік можуть належати до суб'єктів малого підприємництва, у тому числі до суб'єктів мікропідприємництва, середнього або великого підприємництва.

#### 1. Суб'єктами мікропідприємництва є:

фізичні особи, зареєстровані в установленому законом порядку як фізичні особи – підприємці, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 10 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 2 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України;

юридичні особи – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 10 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 2 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України.

#### 2. Суб'єктами малого підприємництва є:

фізичні особи, зареєстровані в установленому законом порядку як фізичні особи – підприємці, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 50 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 10 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України;

юридичні особи – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 50 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 10 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України.

3. Суб'єктами великого підприємництва є юридичні особи – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) перевищує 250 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності перевищує суму, еквівалентну 50 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України.

За даними Державної служби України з безпеки на транспорті, станом на 1 січня 2020 року 45 757 автомобільних перевізників володіють дійсними безстроковими ліцензіями.

Крім того, враховуючи вищезазначені дані, а також офіційні дані Державної служби статистики України (за кодом 49.41 Класифікації видів економічної

діяльності ДК 009:2010 (КВЕД-2010), 51 450 суб'єктів господарської діяльності провадять господарську діяльність з внутрішніх перевезень вантажів без отримання ліцензії. Це пояснюється тим, що внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями, міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями та міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями підлягають ліцензуванню. Зазначена вимога, починаючи з 2010 року, не поширюється на господарську діяльність із внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

4. Інші суб'єкти господарювання належать до суб'єктів середнього підприємництва.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (одиниць)	1	231	32 817	64 158	97 207
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,001%	0,2%	33,8%	66,00%	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Негативний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – залишення існуючої на даний момент ситуації без змін не дозволить сформувати оптимальні графіки роботи водіїв, що у свою чергу ускладнює виконання умов замовника послуг з перевезення.

<p>Альтернатива 2.</p> <p>Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Очікується позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття проекту регуляторного акта дозволить максимально оптимізувати графіки роботи водіїв для найбільш ефективного виконання замовлень .</p> <p>Для замовників послуг з перевезень - підвищення якості та оперативність виконання замовлення.</p>	<p>На ознайомлення та організацію заходів витрати становитимуть:</p> <p>27686362,5 грн (витрати за рік)</p> <p>94796362,5 грн (витрати за 5 років)</p> <p>Додаткових витрат не передбачається, оскільки встановлюється не збільшення кількості годин керування водієм протягом тижня, а можливість його перерозподілу - протягом тижня більше за рахунок зменшення кількості годин керування водієм на наступний тиждень (не збільшуючи загальної кількості часу керування за місяць).</p>
--	---	--

#### 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. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, залишиться подальша нерівність прав та можливостей водіїв та суб'єктів господарювання, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів.

			Визначені цілі не будуть досягнуті (проблема продовжує існувати).
Альтернатива Прийняття регуляторного акта	2.	4	Прийняття регуляторного акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей що забезпечить можливість оптимізувати облік робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень. Проблема не існуватиме.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1.  Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Для громадян, які працюють водіями та задіяні до внутрішніх перевезень, залишиться проблема неофіційного обліку робочого часу та його оплата, а відтак, зменшуються виплати під час перебування на лікарняному, при виході на пенсію та інші соціальні виплати	Проблема продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення поставленої цілі. Існуючі на сьогодні норми щодо обліку робочого часу водія значно відрізняються від фактичних потреб та реального режиму праці водіїв.
Альтернатива 2.  Прийняття регуляторного акта	Офіційно обліковий робочий час та його офіційна оплата, збільшення часу перерв та	Додаткових витрат не передбачається, оскільки встановлюється не збільшення кількості годин керування водієм	Прийняття регуляторного акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей, що забезпечить можливість оптимізувати облік робочого часу водіїв,

	<p>міжзмінного відпочинку. Можливість встановлення найбільш оптимального робочого графіку для водіїв.</p>	<p>протягом тижня, а можливість його перерозподілу - протягом тижня більше за рахунок зменшення кількості годин керування водієм на наступний тиждень (не збільшуючи загальної кількості часу керування за місяць). Крім того, прогнозується зменшення кількості накладення штрафних санкцій за порушення режиму праці та відпочинку водіїв.</p>	<p>здіяних для внутрішніх перевезень. Сприятиме позитивному впливу на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття регуляторного акта дозволить максимально оптимізувати графіки роботи водіїв для найбільш ефективного виконання замовлень. Для замовників послуг з перевезень - підвищення якості та оперативності виконання замовлення. Проблема не існуватиме. Приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства та принципів державної регуляторної політики.</p>
--	---	--	---

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

Досягнення визначених цілей від реалізації регуляторного акта забезпечується шляхом встановлення тривалості часу керування не більше 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів (не збільшуючи загальної кількості часу керування за місяць), водночас збільшивши тривалість перерв та час міжзмінного відпочинку для водіїв.

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

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

Крім цього, очікується позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття регуляторного акта дозволить максимально оптимізувати графіки роботи водіїв для найбільш ефективного виконання замовлень.

Для замовників послуг з перевезень - прийняття регуляторного акта сприятиме підвищенню якості та оперативності виконання замовлення.

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

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

Ризиків впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

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

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме збереженню можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

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

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

#### **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності через три місяці з дня його офіційного опублікування.

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

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

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта – прямих надходжень до державного бюджету не передбачається.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта, відповідає кількості перевізників на автомобільному транспорті – 97 207.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта визначається як досить середній,

Проект наказу, розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України ([www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua));

4. Розмір коштів і часу, що необхідно буде витратити суб'єктам господарювання та/або фізичним особам, для виконання вимог акта – орієнтовно 1 година та організація заходів складе – 285,5 грн на одного суб'єкта господарювання.

Додаткові показники результативності регуляторного акта є:

1. Кількість скарг від водіїв щодо порушення їх режиму роботи.
2. Кількість звернень до Мінінфраструктури від суб'єктів господарювання щодо проблем встановлення робочого часу для водіїв.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень.

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 здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України



Владислав КРИКЛІЙ

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 року

**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 січня 2020 року по 15 квітня 2020 року

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	Листування із суб'єктами господарювання	5	Визначено проблемні питання щодо обліку робочого часу водія

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

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання - 97207, у тому числі малого підприємництва - 32817 та мікропідприємництва - 64158;

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив - 99,8 % (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

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

Порядковий	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
------------	---------------------	-------------------------	-------------------------------	------------------------



номер		рік впроваджен- ня регулюван- ня)		
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	-	-	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	-	-	-
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	-	-	-

5	Інші процедури (придбання канцтоварів)	200 грн	200 грн	1000 грн
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	200 грн	200 грн	1000 грн
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		96975	
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)	19395000 грн	19395000 грн	96975000 грн
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	85,5 грн (середня заробітна плата у квітні 2020 в Україні (10430 грн)/	-	85,5 грн

		відпрацьован ий робочий час штатних працівників у квітні в Україні (122 год) x кількість працівників, до компетенції яких відносяться питання сертифікації – 1 прац.)			
		дані Держстату			
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	-	-	-	
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-	
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-	
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-	
14	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	85,5 грн	-	85,5 грн	

15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		96975	
16	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	8291362,5 грн	-	8291362,5 грн

#### 4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

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

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

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва – за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що	X	X	X	X	X

перебуває у сфері регулювання					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	X	X	X	X	X
камеральні	X	X	X	X	X
виїзні	X	X	X	X	X
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	X	X	X	X	X
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	X	X	X	X	X
7. Інші адміністративні процедури (уточнити)	X	X	X	X	X
Разом за рік	X	X	X	X	X
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	X

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

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

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1.	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	19395000 грн	96975000 грн
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва	8291362,5 грн	8291362,5 грн

	щодо виконання регулювання та звітування		
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	27686362,5 грн	94796362,5 грн
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва (поточні)	-	-
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	27686362,5 грн	94796362,5 грн

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

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

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

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

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