



**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

Державна регуляторна служба України
вул. Арсенальна, 9/11,
м. Київ, 01011

№ _____

На № _____ від _____

Державне агентство автомобільних доріг України в доповнення до листа від 18.03.2021 р. № 809/1/09-02/10 надсилає аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил дорожнього руху і постанови Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування», розроблений відповідно до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Додаток: аналіз регуляторного впливу на 26 арк. та повідомлення про оприлюднення на 1 арк.

Начальник Управління
експлуатації та безпеки руху

Олег ФЕДОРЕНКО

Голоцван О.В.
Зайцева М.І. 287-72-17



Вихідний документ Укравтодора (Підписано кваліфікованим
електронним підписом)

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000099FA1F0056EB8D00

Підписувач Федоренко Олег Володимирович

Дійсний з 06.01.2021 по 06.01.2023



Укравтодор
390/09-00/09-02/10 від 18.03.2021

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил
дорожнього руху і постанови Кабінет Міністрів України від 27 червня 2007 р.
№ 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального
користування»

I. Визначення проблеми

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання:

Правилами дорожнього руху, затверджених 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.

Наявна неузгодженість окремих положень чинного Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879, із змінами внесеними до нього постановою Кабінету Міністрів України від 30 серпня 2017 р. № 671 «Про внесення змін до Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні».

Так, постановою Кабінету Міністрів України від 30 серпня 2017 р. № 671 виключено пункт 19 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, яким передбачалося, що під час проведення габаритно-вагового контролю Державна служба України з безпеки на транспорті або її територіальні органи керуються методикою, затвердженою Мінекономрозвитку.

Проте, у підпункті 2 пункту 2 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні не було виключено положення згідно з яким вимірювання (зважування) - процес визначення за допомогою вимірювального (зважувального) обладнання габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу, що проводяться згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології.

Аналогічно в підпункті 12 пункту 2 цього Порядку не було виключено положення, згідно з яким повторне вимірювання і зважування - будь-яке наступне вимірюван-

ня транспортного засобу, що перебуває в межах одного стаціонарного або пересувного пункту габаритно-вагового контролю, з часу в'їзду такого транспортного засобу на територію пункту до виїзду з неї. Не є повторним вимірювання, яке проводиться через технічні перебої в роботі вимірювального і зважувального обладнання, що не суперечить вимогам затвердженої спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології методики.

Окрім цього, відповідно до частини третьої статті 7 Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» методики вимірювань у сфері законодавчо регульованої метрології, що є обов'язковим до застосування, визначаються в нормативно-правових актах або в нормативних документах, на які є відповідні посилання в нормативно-правових актах.

Крім цього, Законом України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» із змінами внесеними Законом України № 2245-VIII від 07.12.2017 з 01 січня 2018 р. підвищено ставки плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування, при цьому відповідні ставки за проїзд встановлені постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» залишено без змін, що призводить до правової колізії.

Причини виникнення проблеми:

- недосконалість діючого нормативно-правового регулювання руху великовагових та великогабаритних транспортних засобів;
- невідповідність окремих положень діючих нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України нормам чинного законодавства 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.

Окрім цього, відповідно до частини третьої статті 7 Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» методики вимірювань у сфері законодавчо регульованої метрології, що є обов'язковим до застосування, визначаються в нормативно-правових актах або в нормативних документах, на які є відповідні посилання в нормативно-правових актах.

При цьому, законом не передбачено ні повноважень Кабінету Міністрів України щодо наділення будь-якого центрального органу виконавчої влади на розроблення та затвердження методики проведення вимірювання (зважування) габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу, ні повноважень Мінекономіки щодо розроблення та затвердження зазначеної методики.

Водночас, відповідно до пункту 2 частини першої статті 5 Закону України «Про стандартизацію» об'єктами стандартизації є, зокрема, правила, процедури та методи.

Замовником робіт із стандартизації відповідно до підпунктів 3 та 4 частини другої статті 28 Закону України «Про стандартизацію» є, зокрема, власні та залучені кошти суб'єктів господарювання, а також, інші не заборонені законодавством джерела фінансування.

З урахуванням зазначеного, проект постанови доповнено відповідними змінами щодо виключення в підпункті 2 пункту 2 цього Порядку слів «, що проводяться згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом

виконавчої влади у сфері метрології» та в підпункті 12 пункту 2 слів «, що не суперечить вимогам затвердженої спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології методики».

Крім цього, різний розмір ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування визначених Законом України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» та постанові Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 суперечить принципам справедливості та відповідності Законам України підзаконних нормативно-правових актів 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 акта.

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою діючих регуляторних актів:

Причиною виникнення проблеми руху ваеликовагових транспортних засобів місцевими дорогами є діючі положення 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-правового регулювання дозволених параметрів великогабаритних та великовагових транспортних засобів призведе до зростання кількості порушень при перевезенні вантажів, а також до передчасного руйнування автомобільних доріг та додаткового навантаження на державний бюджет на їх відновлення.
Альтернатива 3 Внести зміни до постанов Кабінету Міністрів України від 10	Позитивний вплив: Прийняття акту дозволить перевізникам здійснювати вантажні перевезення

жовтня 2001 р. № 1306 та від 27 червня 2007 р. № 879	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 наявності колізії 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 привабливості районних центрів та сіл. Збільшення надходження до державного бюджету.	Прийняття акта збільшить доходи державного бюджету на суму близько 28,5 млн грн.

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 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.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	47	2314	75117	77483
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0.01%	0.06%	2.99%	96.95%	100,00%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Подальша неможливість перевезення	Відсутні

	великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення створюватиме додаткові перешкоди для ведення бізнесу у агропромисловій сфері будівництва та надрокористування.	
Альтернатива 2	Через скасування габаритно-вагових параметрів автомобільні дороги будуть передчасно зруйновані що призведе до ускладнення ведення бізнесу та суттєвого здорожчання 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 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 2. Сумарні витрати для суб'єктів	0

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 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 плати за проїзд 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	Проїзд великовагових транспортних засобів місцевими дорогами

	повною мірою (проблема більше існувати не буде)	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 проекту 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 транспорту залишається перешкоди для відкриття нових підприємств та виробництв особливо в районних центрах та сільській місцевості, а також сприяє тінізації економіки Громадяни: Через неможливість перевезення	Держава: 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 Громадяни:	Продовження існування проблеми. 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

	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 додаткові перешкоди для ведення бізнесу у агропромисловій сфері будівництва та надрокористування.	Відсутні Суб'єкти господарювання: Відсутні Витрати: Відсутні Сумарні витрати, грн: 0	невирішеним.
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	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	Погіршення стану проблеми та виникнення суміжних проблем. Скасування державного регулювання призведе до зростання кількості ДТП та руйнування автомобільних

через руйнування автомобільних доріг Суб'єкти господарювання: Вигідно	проїзд на суму 28,5 млн грн. Сумарні витрати, грн: 0	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;
- проект постанови доповнено відповідними змінами щодо виключення в підпункті 2 пункту 2 цього Порядку слів «, що проводяться згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології» та в підпункті 12 пункту 2 слів «, що не суперечить вимогам затвердженої спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології методики».
- 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	грн.	-	22606418	45212837	135638511

	суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта					
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».

Голова Державного агентства
автомобільних доріг України

Олександр КУБРАКОВ

«___» _____ 20__ р.

Додаток 2

до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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

Голова Державного агентства
автомобільних доріг України

Олександр КУБРАКОВ

«___» _____ 20__ р.

Додаток 3
до Методики проведення
аналізу впливу регуляторного акта

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 процедур 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	0,3 год	59 грн/год	1	52	920,4

нормативні					
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.

Голова Державного агентства
автомобільних доріг України

Олександр КУБРАКОВ

«___» _____ 20__ р.

Додаток 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 консультації, осіб	Основні результати консультації (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	204	204	1020

	тони (за умови що перевезенням скористається 40% перевізників)			
	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 мікро-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 малого і мікропідприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедури	Вартість часу співробітників органу державної влади відповідної категорії	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедур	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
--	-----------------------------------	---	--	--	---

		(заробітна плата)		регулюва ння	
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	0	0	0	0	0

рішення суб'єктами господарювання					
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	77431	1370528,7
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