



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

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» доопрацьований проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі – проєкт наказу).

- Додатки:
1. Копія проєкту наказу на 7 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу проєкту наказу на 20 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.
 4. Копія порівняльної таблиці до проєкту наказу на 9 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра з питань
цифрового розвитку, цифрових
трансформацій і цифровізації

Анатолій КЛІМАШЕВСЬКИЙ

Микола ПАНЧИШИН 351-48-22



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000046E42F009C008800
Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович
Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про внесення змін до наказу
Міністерства транспорту 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. 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», зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106, пункт 5 виключити.

У зв'язку з цим пункт 6 вважати пунктом 5.

2. Унести до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106, зміни, що додаються.

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

4. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

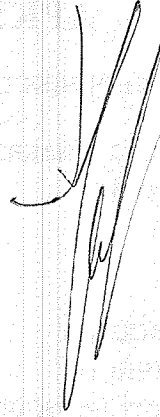
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000046E42F009C008800

Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович

Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00

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

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Vladislav Kryklii.

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
інфраструктури України

_____ 2021 року № _____

ЗМІНИ

до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів

1. У розділі I:

1) пункт 1.1 викласти в такій редакції:

«1.1. Це Положення розроблено відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 і скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85, Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (СУТР), Кодексу законів про працю України та законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух».»;

2) у пункті 1.4:

абзац четвертий викласти в такій редакції:

«для потреб Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, а також Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Національної поліції України та Державної прикордонної служби України;»;

доповнити новим абзацом такого змісту:

«закладами охорони здоров'я незалежно від форми власності.»;

3) у пункті 1.5:

абзац шостий викласти в такій редакції:

«змінна перерва – сумарна тривалість перерв за робочий день (зміну), період, протягом якого водій не керує автомобілем та не виконує іншої роботи і який використовується для відпочинку;»;

абзац дев'ятий викласти в такій редакції:

«робоча зміна – період роботи водія відповідно до графіка змінності (зміна), який може бути як безперервним, так і розділеним на частини;»;

абзац дванадцятий викласти в такій редакції:

«тахограф – обладнання, призначене для встановлення на транспортних засобах для показу та реєстрації в автоматичному чи напівавтоматичному режимі інформації про рух таких транспортних засобів та про певні періоди роботи їх водіїв;»;

абзаци чотирнадцятий та п'ятнадцятий викласти в такій редакції:

«щоденний відпочинок – період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом протягом доби;

щотижневий відпочинок – період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом протягом тижня.»

2. У розділі II:

1) у пункті 2.1:

підпункт «в» викласти в такій редакції:

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

2) пункт 2.2 викласти в такій редакції:

«2.2. Нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень.

Тривалість роботи (зміни) водія у нічний час скорочується на одну годину.»;

3) у пункті 2.3:

абзац третій викласти в такій редакції:

«У разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість робочого дня (зміни) без урахування часу перерви не може перевищувати 10 годин. Тривалість періоду керування не може перевищувати 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів.»;

в абзаці четвертому слова та цифру «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 ніж двічі на тиждень, та 9 годин в інші дні»;

4) пункт 2.4 доповнити словами «, при цьому забезпечується наявність не менше ніж одного вихідного дня протягом тижня»;

5) пункт 2.7 виключити.

У зв'язку з цим пункти 2.8–2.11 вважати відповідно пунктами 2.7–2.10;

6) у пункті 2.8 цифру та слово «4 години» замінити словами «чотирьох з половиною годин».

3. У розділі III:

1) у пункті 3.1 слова та цифру «не повинен перевищувати 9 годин» замінити словами та цифрами «не повинен перевищувати 10 годин не частіше ніж двічі на тиждень та 9 годин в інші дні»;

2) пункт 3.2 виключити.

У зв'язку з цим пункти 3.3–3.5 вважати відповідно пунктами 3.2–3.4;

3) пункт 3.2 викласти в такій редакції:

«3.2. Змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшено понад установлені пунктом 3.1 цього Положення норми в разі виникнення непередбачуваних обставин (технічна несправність ТЗ, зупинення руху ТЗ в рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови, перешкоди руху, відсутність місць стоянки).

Водій має вказати на роздруківці тахографа характер і причину виникнення непередбачуваних обставин не пізніше ніж у момент прибуття до місця стоянки.».

4. У розділі IV:

1) у пункті 4.1 слова «чотирьох годин» замінити словами «чотирьох з половиною годин»;

2) пункт 4.2 викласти в такій редакції:

«4.2. Ця перерва може бути замінена перервою тривалістю не менше ніж 15 хвилин із наступною перервою тривалістю не менше ніж 30 хвилин з урахуванням вимог пункту 4.1 цього Положення.».

5. У розділі V:

1) у пункті 5.1 цифри «10» замінити цифрами «11»;

2) у пункті 5.2 цифру «8» замінити цифрою «9»;

3) у абзаці першому пункті 5.3 слова та цифру «до 8 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду» замінити словами та цифрою «до 9 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, але не частіше ніж тричі на тиждень».

6. У розділі VI:

1) пункт 6.1 доповнити новим абзацом такого змісту:

«Водії зберігають записи щодо режиму праці та відпочинку протягом робочої зміни та 28 днів з дня її закінчення.»;

2) пункт 6.3 викласти в такій редакції:

«6.3. Водій, що керує ТЗ, який не обладнаний тахографом, веде індивідуальну контрольну книжку водія (додаток 3) або повинен мати копію графіка змінності водіїв.»;

3) пункт 6.4 доповнити новими абзацами такого змісту:

«У разі тимчасової непрацездатності водія чи перебування його у відпустці, а також якщо на колісний транспортний засіб не поширюється дія цього Положення, Перевізник може заповнювати бланк підтвердження діяльності (додаток 4).

Водії зберігають бланк підтвердження діяльності протягом робочої зміни та 28 днів з дня її закінчення.

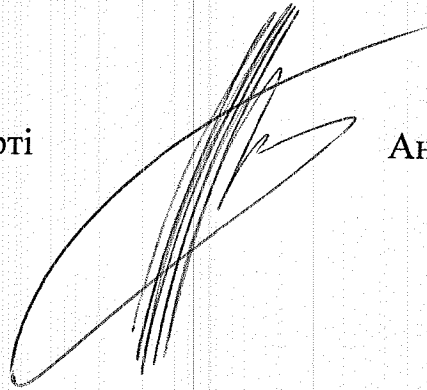
Перевізники зберігають бланк підтвердження діяльності протягом 12 місяців.».

7. Пункт 7.2 розділу VII викласти в такій редакції:

«7.2. Органи (підрозділи) Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, проводять перевірку встановленого режиму праці та відпочинку водіїв відповідно до законодавства України.».

8. Доповнити Положення додатком 4, що додається.

Генеральний директор
Директорату з безпеки на транспорті



Антон ЩЕЛКУНОВ

Додаток 4

до Положення про робочий час
і час відпочинку водіїв

колісних транспортних засобів

(пункт 6.4 розділу VI)

БЛАНК ПІДТВЕРДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ*

(додається до тахографа)

Заповнює перевізник**	
1.	Назва підприємства _____
2.	Вулиця, поштовий індекс, місто _____
	Країна: _____
3.	Номер телефону _____
4.	Номер факсу _____
5.	Електронна адреса _____
Я, що нижче підписався:	
6.	Прізвище та ім'я: _____
7.	Посада на підприємстві: _____
заявляю, що водій:	
8.	Прізвище та ім'я: _____
9.	Дата народження: _____
10.	Посвідчення водія: серія _____ № _____, видане _____
11.	Почав працювати на підприємстві з (день/місяць/рік)/серія водійського посвідчення _____ № _____, виданого _____
протягом періоду***:	
12.	з (година/день/місяць/рік): _____
13.	по (година/день/місяць/рік): _____
14.	<input type="checkbox"/> перебував у стані тимчасової непрацездатності;
	<input type="checkbox"/> перебував у відпустці;
	<input type="checkbox"/> керував транспортним засобом, на який не поширюється дія Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106;
	<input type="checkbox"/> виконував іншу роботу, відмінну від керування транспортним засобом.
Дата	Підпис

Я, водій, що нижче підписався, підтверджую, що протягом вказаного вище періоду не керував транспортним засобом, на який поширюється дія Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106.

Дата

Підпис водія

* Бланк заповнюють перевізник і водій.

** Якщо стосується автомобільного самозайнятого перевізника, водій підписує бланк як перевізник та як водій.

*** У пункті 14 вибирається тільки одна позиція.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення 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.

Так, наприклад, облік робочого часу та часу відпочинку водіїв, задіяних в міжнародних перевезеннях, здійснюється відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів (ЄУТР), які виконують міжнародні автомобільні перевезення, а водіїв, задіяних у внутрішніх перевезеннях, відповідно до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106 (далі - Положення). Зазначені нормативно-правові акти містять низку розбіжностей стосовно соціальної захищеності водіїв, зокрема:

відповідно до ЄУТР та статті 53 Закону України «Про автомобільний транспорт» у транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та/або вантажів, встановлюються і використовуються контрольні пристрої – тахографи, тобто всі транспортні засоби, що використовуються у міжнародних перевезеннях, обладнані тахографами, що ускладнює можливість роботи водіїв понад встановлені норми;

відповідно до ЄУТР робочим часом вважається весь час знаходження водія на робочому місці, не залежно від того чи працював водій чи ні;

відповідно до ЄУТР після шести щоденних періодів керування необхідно скористатися щотижневим періодом відпочинку, в той же час Положенням у разі встановлення підсумованого обліку робочого часу не передбачено обов'язкового вихідного для водіїв;

відповідно до ЄУТР обов'язкова щоденна сорокап'ятихвилинна перерва може бути розділена на перерви тривалістю п'ятнадцять та тридцять хвилин, в



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000046E42F009C008800

Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович

Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00

той же час відповідно до Положення обов'язкову щоденну перерву можна розділяти на п'ятнадцяти хвилинні перерви.

Слід зазначити, що відповідно до статті 12³⁴ ЄУТР, водії, що здійснюють міжнародні перевезення відповідно до ЄУТР, зобов'язані зберігати дані тахографа щодо режиму праці та відпочинку протягом робочої зміни та 28 днів з її закінчення.

У разі коли водії крім міжнародних здійснюють внутрішні перевезення, виникає проблема з перевірками таких водіїв, оскільки є розбіжності між ЄУТР та Положенням, що призводить до застосування санкцій до українських водіїв в країнах, що приєдналися до ЄУТР.

Крім того існує проблема з періодом керування для великогабаритних та великовагових транспортних засобів. В чинному Положенні тривалість періоду керування для зазначеної категорії водіїв становить 8 годин, в той час як в ЄУТР – 9.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху, запобігання спотворенню конкуренції та забезпечення безпеки і здоров'я водіїв автомобільного транспорту, водії повинні керуватися чітко визначеними періодами часу, що формують робочий час та які 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 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.

Регуляторний акт 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.

Враховуючи, що ведення підсумованого обліку робочого часу є оптимальним рішенням для суб'єктів господарювання, що здійснюють міжміські перевезення як пасажирів, так і вантажів, внаслідок провадження вимог регуляторного акта, суб'єкти господарювання матимуть змогу збільшити дозволена кількістю керування на 8 годин на тиждень на 1 водія, що в свою чергу дозволить здійснювати перевезення на більші відстані, а відповідно дасть можливість отримувати більш вигідні контракти на перевезення вантажів.

Таким чином у зв'язку із розбіжностями між Положенням та міжнародними актами, що регулюють облік робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, суб'єкти господарювання на сьогодні недоотримують орієнтовно 51834 грн на 1 суб'єкта господарювання на місяць.

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 перевезеннях 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.	Офіційно обліковий робочий час та його офіційна оплата,	Витрат не передбачається

<p>Прийняття регуляторного акта</p>	<p>можливість бути задіяним до довших, але водночас більш оплачуваних рейсів, збільшення часу перерв та міжзмінного відпочинку.</p> <p>Для громадян, які працюють водіями.</p> <p>У разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства 1 водій, який здійснює перевезення великоваговим та/або великогабаритним транспортним засобом, що підлягає ліцензуванню, отримуватиме додатково дохід у розмірі 1632 грн на місяць (у разі якщо він керуватиме 9 годин в день, тобто додаткових 6 годин на тиждень), що в подальшому впливатиме на розмір пенсійного забезпечення.</p> <p>Для водіїв, які працюють за наймом, за умови що 1 водій протягом 0.5 години в день здійснює охорону транспортного засобу за рахунок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу додатковий дохід, становитиме 816 грн за місяць.</p>	
-------------------------------------	--	--

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 ситуації без змін не дозволить сформувати оптимальні графіки роботи водіїв, що у свою чергу ускладнює виконання умов замовника послуг з перевезення.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	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. Для замовників послуг з перевезень – підвищення	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання 2 848 737 600 грн (витрати за рік) 14 243 688 000 грн (витрати за 5 років) У разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог

	<p>якості та оперативність виконання замовлення.</p> <p>У разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства перевізник, в якого водій здійснює перевезення великоваговим та/або великогабаритним транспортним засобом, що підлягає ліцензуванню, отримуватиме додатково дохід 54 000 грн на місяць за рахунок збільшення часу керування на 1 годину, а отже можливості укладання більш вигідних контрактів.</p> <p>Для суб'єктів господарювання, які використовують працю найманих водіїв за рахунок виключення необхідності ведення індивідуальних контрольних книжок водіїв економія на заповненні індивідуальної контрольної книжки становитиме 272 грн на 1 водія за місяць (з розрахунку, що на ведення індивідуальної контрольної книжки водія 1 водій витрачає 1 годину на тиждень, або 4 години на місяць).</p>	<p>законодавства перевізник, в якого водій здійснює перевезення великоваговим та/або великогабаритним транспортним засобом, що підлягає ліцензуванню, матиме додаткові витрати на заробітну плату водієві у розмірі 1632 грн за місяць (у разі якщо водій керуватиме 9 годин в день, тобто додаткових 6 годин на тиждень).</p> <p>Для суб'єктів господарювання, які використовують працю найманих водіїв за умови, що 1 водій протягом 0.5 години в день здійснює охорону транспортного засобу за рахунок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу додаткові витрати становитимуть 816 грн на місяць (даний розрахунок не включає обставини, що конкретна тривалість часу охорони вантажу та ТЗ, що зараховуються водіям у робочий час, встановлюється за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації).</p>
--	---	---

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

час вирішення проблеми)		
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 2. Прийняття регуляторного акта	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, зменшаться виплати під час перебування на лікарняному, при виході на пенсію	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.

		та інші соціальні виплати	
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Для водіїв: додатково дохід у розмірі 1632 грн за місяць за рахунок збільшення дозволеного часу керування; додатковий дохід 816 грн за місяць внаслідок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: додатково дохід 54 000 грн на місяць за рахунок можливості укладання більш вигідних контрактів; економія на оплаті праці водія, яка використовува лася для ведення індивідуальної</p>	<p>Для суб'єктів господарювання : додатково оплата праці водія у розмірі 1632 грн за місяць за рахунок збільшення дозволеного часу керування; додаткова оплата праці водія 816 грн за місяць внаслідок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу.</p>	<p>Для водіїв: У разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства 1 водій, який здійснює перевезення великоваговим та/або великогабаритним транспортним засобом, що підлягає ліцензуванню, отримуватиме додатково дохід у розмірі 1632 грн за місяць (у разі якщо він керуватиме 9 годин в день, тобто додаткових 6 годин на тиждень), що в подальшому впливатиме на розмір пенсійного забезпечення.</p> <p>Для водіїв, які працюють за наймом, за умови що 1 водій протягом 0.5 години в день здійснює охорону транспортного засобу за рахунок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу додатковий дохід, становитиме 816 грн за місяць.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: У разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства перевізник, в якого водій, здійснює перевезення великоваговим та/або великогабаритним транспортним засобом, що</p>

	<p>контрольної книжки водія 272 грн за місяць.</p> <p>Орієнтовний додатковий дохід суб'єкта господарювання з урахуванням всіх додаткових витрат становитиме 51834 грн за місяць.</p>		<p>підлягає ліцензуванню, отримуватиме додатково дохід 54 000 грн на місяць за рахунок збільшення часу керування на 1 годину, а отже можливості укладання більш вигідних контрактів.</p> <p>Для суб'єктів господарювання, які використовують працю найманих водіїв за рахунок виключення необхідності ведення індивідуальних контрольних книжок водіїв економія на заповненні індивідуальної контрольної книжки становитиме 272 грн на 1 водія за місяць (з розрахунку, що на ведення індивідуальної контрольної книжки водія 1 водій витрачає 1 годину на тиждень, або 4 години на місяць).</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 оперативність 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.

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 проекту акта середній.

Проект акта, розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України (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. Організація заходів складе – 285,5 грн на одного суб'єкта господарювання.

Додатковими показниками 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.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися 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

№	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)	-	-	-
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 (додаткові витрати на заробітну плату водіям)			
5.1*	витрати на заробітну	19584 грн	19584 грн	97920 грн

	плату, пов'язану із збільшенням часу керування	(68 грн вартість робочої години * 6 додаткових годин керування на тиждень * 4 тижні) * 12 місяців	(за умови збереження рівня заробітної плати)	
5.2*	витрати на заробітну плату, пов'язану із охороною транспортного засобу	9792 грн 68 грн вартість 1 робочої години * 3 додаткових години охорони на тиждень * 4 тижні) * 12 місяців	9792 грн (за умови збереження рівня заробітної плати)	48960 грн
6	Разом, гривень	29376 грн	29376 грн	146880 грн
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		96975	
8	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	2 848 737 600 грн	2 848 737 600 грн	14 243 688 000 грн

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

9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	68 грн (середня заробітна плата у вересні 2020 в Україні (11998 грн)/ відпрацьований робочий час штатних працівників у вересні в Україні (176 год) x кількість працівників, до компетенції яких відносяться питання сертифікації – 1 прац.) дані Держстату	-	68 грн
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	-	-	-
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-

14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	68 грн	-	68 грн
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва , що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		96 975	
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємства , що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	6 594 300 грн	-	6 594 300 грн

* витрати пов'язані із збільшенням часу керування та часу охорони при веденні підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства розраховані на 1 водія;

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	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури	Витрати на адміністрування регулювання * (за рік), гривень
---	-----------------------------------	--	--	---	--

потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)		категорії (заробітна плата)		регулювання	
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	X	X	X	X	X
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
візні	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	2 848 737 600 грн	14 243 688 000 грн

	виконання регулювання		
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	6 594 300 грн	6 594 300грн
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	2 855 331 900 грн	14 250 282 300 грн
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва (поточні)	-	-
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	2 855 331 900 грн	14 250 282 300 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.