



## ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: [inform@drs.gov.ua](mailto:inform@drs.gov.ua), Сайт: [www.drs.gov.ua](http://www.drs.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

### РІШЕННЯ

#### про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі – ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон про регуляторну політику) розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі – проект наказу), разом з додатками, поданий листом Міністерства інфраструктури України від 05.02.2021 № 370/39/14-21.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону про регуляторну політику, ДРС

#### **встановила:**

проектом наказу пропонується внести зміни до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затверджене наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі – проект Положення), з метою оптимізації обліку робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень.

Однак Мінінфраструктури під час підготовки зазначеного проекту наказу не дотримано вимог статей 4 та 8 Закону, беручи до уваги таке.

Засадами державної регуляторної політики, визначеними Законом про регуляторну політику, встановлюється необхідність доведення регуляторним органом доцільності прийняття та впровадження в дію кожного окремого регуляторного акта.

При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону про регуляторну політику, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є, насамперед, Аналіз регуляторного впливу цього проекту акта.

Відповідно до вимог статті 1 Закону про регуляторну політику документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме



АСУД "ДОК ПРОФ З"

РІШЕННЯ № 131 від 09.03.2021  
Кучер Олексій Володимирович  
КЕП Кучер Олексій Володимирович  
58E2D9E7F900307B04000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 131 від 09.03.2021



регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної політики, є Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ).

У цьому випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

Так у розділі I «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Проте подана у зазначеному пункті АРВ інформація акцентується виключно на нормах Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів (ЄУТР), які виконують міжнародні автомобільні перевезення, опису можливих результатів через збільшення тривалості робочого часу водіїв (у тому числі, включаючи понадурочні роботи), але не містить опису проблем, які виникли у сфері господарських відносин при застосування чинного регулювання, не аргументує, чому існуюче регулювання потребує вдосконалення, також відсутні дані у числовій формі, які б підтверджували практичну наявність проблеми, її масштаб та важливість, не охарактеризовано та не оцінено сфери, на які проблема має найбільший негативний вплив.

Разом з тим наведена розробником інформація містить протиріччя, є досить формальною, не підтверджена жодними статистичними даними, у зв'язку з цим потребує доопрацювання шляхом надання додаткових даних та уточнень.

Так, наприклад, в таблиці «Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив» зазначено, що дія проекту регуляторного акта не розповсюджується на державу.

При цьому розробником також зазначено, що на сьогоднішній день суб'єкти господарювання та водії зіштовхуються 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.

Зважаючи на те, що інформація, наведена у цьому розділі АРВ щодо недієвості застосування чинного законодавства не доведена, ДРС вважає, що єдиної обґрунтованої позиції щодо ефективності та дієвості запропонованого проектом наказу регулювання не було досягнуто.



У розділі II «Цілі державного регулювання» необхідно чітко визначити цілі державного регулювання, що мають бути безпосередньо пов'язані із розв'язанням проблеми.

Натомість задекларовані розробником цілі «оптимізація обліку робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень» сформульовані досить абстрактно.

Зазначаємо, що цілі державного регулювання, задекларовані розробником у цьому розділі, не відповідають проблемам, визначеним у I розділі АРВ, є абстрактними та не вимірюваними. Зокрема, розробником не визначено індикаторів зменшення масштабів проблеми, які характеризували б досягнення мети регулювання.

Таким чином розробником порушений принцип адекватності, оскільки належним чином не обґрунтовано, наскільки така форма державного регулювання відповідає вирішенню існуючих проблем.

У розділі III АРВ «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробником формально здійснений аналіз визначених ним альтернатив, що унеможливує в подальшому обрання найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей, який необхідно здійснити у розділі IV АРВ «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей».

Так, при здійсненні розробником оцінки впливу на сферу інтересів держави, вказано, що як за збереження ситуації, яка існує на цей час, так і при впровадженні запропонованого ним регулювання, ситуація не матиме жодних вигод та витрат для держави.

Зазначаємо, що при здійсненні аналізу впливу на державу доцільно розглянути такі фактори, наприклад: зміни надходжень до бюджетів усіх рівнів; вплив на злочинність, зокрема, економічні злочини; вплив на корупційні можливості тощо.

Також при здійсненні аналізу впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання розробником вказано, що у разі ведення підсумованого обліку робочого часу відповідно до вимог законодавства, суб'єкт господарювання, у 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.

Зазначаємо, що в наданій розробником інформації відсутній причинно-наслідковий зв'язок (між збільшенням робочого часу водія на 1 годину та пропорційно отриманню додаткового доходу суб'єкта господарювання у розмірі 54 000 грн).

В даному випадку розробнику необхідно уточнити наведені ним дані та зробити необхідні розрахунки у додатку 4 до Методики (М-Тест).

У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде



забезпечити державі, в особі уповноважених органів, та суб'єктам господарювання для реалізації його вимог.

При опрацюванні розділу VIII «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» АРВ встановлено, що розробником в порушення вимог пункту 10 Методики наведені не всі додаткові показники результативності, яких, відповідно до вимог Методики, повинно бути у кількості не менше трьох.

Звертаємо увагу розробника, що недотримання ним вимог Закону про регуляторну політику та Методики в частині визначення показників результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як це передбачено вимогами статті 10 цього Закону.

З огляду на викладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу встановлено, що проект акта розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, зокрема, доцільності, ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону про регуляторну політику; вимог статті 8 Закону про регуляторну політику, в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

**вирішила:**

відмовити в погодженні проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340».

**Голова Державної  
регуляторної служби України**

**Олексій КУЧЕР**

