



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 у зв'язку із закінченням 60 денного терміну повторно направляє на розгляд та надання рішення щодо відповідності нормам Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» 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), погоджений рішенням Державної регуляторної служби України від 14.01.2021 № 27.

Додатки:

1. Копія проекту наказу на 7 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 21 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 9 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

424078 *

Микола Панчишин 351 48 22



№1365/39/14-21 від 20.04.2021



Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

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

20 Квітня 2021, 16:26

Оголошення

Регуляторна діяльність

Повідомлення про оприлюднення

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі - наказ) розроблений на виконання Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106.

Наказ доопрацьовано з урахуванням зауважень, які надавалися Міністерством внутрішніх справ України, Національною поліцією України, Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України, Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України, ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки».

Метою прийняття наказу є підвищення рівня безпеки руху та перевезень автомобільним транспортом, наближення українського законодавства до європейського, покращення умов праці водіїв.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань слід надсилати на адресу: panchyshyn@mtu.gov.ua

Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14.

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340»

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

Поділитись сторінкою



За галузями

Автомобільний та міський транспорт

Дорожнє господарство

Залізничний транспорт

Водний транспорт

Авіатранспорт

Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті

Аналітика

Відкриті дані

Громадська рада

Дозволи

Дорадчі органи

Євроінтеграція

Регуляторна діяльність

Закупівлі

Інформаційні технології

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту
та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта
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, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 08 листопада 2006 року № 1567; 4) здійснення перевірок щодо наявності встановлених тахографів виключно на транспортних засобах, якими здійснюються міжнародні автомобільні перевезення; 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	Пункт 5 виключено

грудня 2008 року № 1081, без встановлення обмежень щодо необхідності обладнання автобусів учасників конкурсу тахографами.	
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)	
Розділ I	
Пункт 1.1. Це Положення розроблено відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), Кодексу законів про працю України та Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух».	Пункт 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 (ЄУТР), Кодексу законів про працю України та законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух».
Пункт 1.4. Це Положення не поширюється на перевезення пасажирів чи/та вантажів, які здійснюються: ... для потреб Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, а також Державної служби	Пункт 1.4. Це Положення не поширюється на перевезення пасажирів чи/та вантажів, які здійснюються: ... транспортними засобами Міністерства внутрішніх справ України, у тому числі Національної гвардії України, Міністерства оборони України, Генеральної прокуратури

України з надзвичайних ситуацій, Міністерства охорони здоров'я України; ...	України, Служби безпеки України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Національної поліції України та Державної прикордонної служби України, або транспортними засобами, орендованими ними без водія, коли такі перевезення здійснюються з метою виконання завдань, покладених на ці державні органи, та під їх контролем; ... зкладами охорони здоров'я незалежно від форми власності.
Пункт 1.5. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні: ... змінна перерва - сумарна тривалість перерв за робочий день (зміну); ... робоча зміна - період роботи водія відповідно до графіка змінності (зміна); ... тахограф – контрольний пристрій, який встановлюється на ТЗ для показу та реєстрації інформації про рух ТЗ; ...	Пункт 1.5. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні: ... 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; ... робоча зміна - період роботи водія відповідно до графіка змінності (зміна), який може бути як безперервним, так і розділеним на частини; ... 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; ...

щоденний відпочинок - міжзмінний відпочинок водія протягом доби; ... щотижневий відпочинок - відпочинок водія на тиждень	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.
Розділ II	
Пункт 2.1. До робочого часу водія включаються: ... в) час простоїв не з вини водія; ...	Пункт 2.1. До робочого часу водія включаються: ... 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); ...
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 робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 годин.	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 робочого дня (зміни) без урахування часу перерви не може перевищувати 10 годин. Тривалість

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.	періоду керування не може перевищувати 56 годин на тиждень та 90 годин протягом двох тижнів. 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 10 годин, але не частіше двох разів на тиждень та 9 годин в інші дні.
Пункт 2.4 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.	Пункт 2.4 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, при цьому забезпечується наявність не менше ніж одного вихідного дня протягом тижня.
Пункт 2.7. Час охорони ТЗ з вантажем або без нього (підпункт "е" пункту 2.1 цього Положення) зараховується водію в розмірі 1/3 робочого часу. Конкретна тривалість часу охорони вантажу та ТЗ, що зараховується водіям у робочий час, встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної професійкової організації (професійковим представником).	виключено
Пункт 2.9. Для водіїв автобусів, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення, за їх згодою може встановлюватись робочий день з розподілом зміни на дві частини за умови, що тривалість цих частин не перевищує 4 години з урахуванням часу,	Пункт 2.8. Для водіїв автобусів, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення, за їх згодою може встановлюватись робочий день з розподілом зміни на дві частини за умови, що тривалість цих частин не перевищує чотирьох з половиною

необхідного для повернення на місце стоянки. При цьому тривалість перерви між частинами зміни повинна бути не менше двох годин без урахування часу для відпочинку і харчування. Час перерви між двома частинами зміни в робочий час не включається.	годин з урахуванням часу, необхідного для повернення на місце стоянки. При цьому тривалість перерви між частинами зміни повинна бути не менше двох годин без урахування часу для відпочинку і харчування. Час перерви між двома частинами зміни в робочий час не включається
Розділ III	
Пункт 3.1. Змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 9 годин .	Пункт 3.1. Змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 10 годин не частіше ніж двічі на тиждень та 9 годин в інші дні .
Пункт 3.2. Для водіїв ТЗ, що здійснюють перевезення великовагових, та (або) великогабаритних, та (або) небезпечних вантажів, змінний період керування, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 8 годин.	виключено
Пункт 3.3. Змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшений понад встановлені пунктами 3.1 та 3.2 цього Положення норми в разі виникнення непередбачених обставин (технічна несправність ТЗ, зупинка руху ТЗ у рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови тощо).	Пункт 3.2. Змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшений понад встановлені пунктом 3.1 цього Положення норми в разі виникнення непередбачених обставин (технічна несправність ТЗ, зупинка руху ТЗ у 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.
Розділ IV	
Пункт 4.1. Після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не	Пункт 4.1. Після керування протягом чотирьох з половиною годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування

менше 45 хвилин, якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку.	тривалістю не менше 45 хвилин, якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку.
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.	Пункт 4.2. Ця перерва може бути замінена перервою тривалістю не менше ніж 15 хвилин, з наступною перервою не менше ніж 30 хвилин з урахуванням вимог пункту 4.1 цього розділу
Розділ V	
Пункт 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.	Пункт 5.1. Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку водія протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня (зміни), має бути не менше ніж 11 послідовних годин.
Пункт 5.2. Якщо протягом робочої зміни ТЗ керують два водії, кожний водій повинен мати щоденний відпочинок тривалістю не менше 8 послідовних годин.	Пункт 5.2. Якщо протягом робочої зміни ТЗ керують два водії, кожний водій повинен мати щоденний відпочинок тривалістю не менше 9 послідовних годин.
Пункт 5.3. Водіям, яким встановлено підсумований облік робочого часу, тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку в окремі періоди може бути зменшено до 8 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочої зміни, при цьому робочий час протягом облікового періоду не повинен перевищувати норми робочого часу, встановленої законодавством.	Пункт 5.3. Водіям, яким встановлено підсумований облік робочого часу, тривалість щоденного відпочинку в окремі періоди може бути зменшено до 9 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, але не частіше ніж тричі на тиждень , рахуючи від початку робочої зміни, при цьому робочий час протягом облікового періоду не повинен перевищувати норми робочого часу, встановленої законодавством.
Розділ VI	
Пункт 6.1.	Пункт 6.1.

Автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 50 км, вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонн повинні бути обладнані діючими та повіреними тахографами.	Автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 50 км, вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонн повинні бути обладнані діючими та повіреними тахографами. Водії зберігають записи щодо режиму праці та відпочинку протягом робочої зміни та 28 днів з дня її закінчення.
Пункт 6.3 Водій, що керує ТЗ, який не обладнаний тахографом, веде індивідуальну контрольну книжку водія (додаток 3).	Пункт 6.3. Водій, що керує ТЗ, який не обладнаний тахографом, веде індивідуальну контрольну книжку водія (додаток 3) або повинен мати копію графіка змінності водіїв.
Пункт 6.4. Графік змінності водіїв, відомість обліку робочого часу та відпочинку водіїв зберігаються у Перевізника. відсутнє	Пункт 6.4. Графік змінності водіїв, відомість обліку робочого часу та відпочинку водіїв зберігаються у Перевізника. 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.
Розділ VII	
Пункт 7.1.	Пункт 7.1.

Перевірка додержання режиму праці та відпочинку водія здійснюється Державною службою України з безпеки на транспорті з дотриманням вимог Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 листопада 2006 року № 1567.	Органи, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху проводять перевірку встановленого режиму праці та відпочинку водіїв відповідно до законодавства України.
Пункт 7.2. 7.2. Головний орган, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснює перевірку встановленого режиму праці і відпочинку водіїв відповідно до чинного законодавства України.	Виключено

Міністр інфраструктури України

_____ 2021 р.

Владислав КРИКЛІЙ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проєкту 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

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.

Аналогічні положення закріплені у Регламенті (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15.03.2006 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 – документі, який регулює режим праці та відпочинку водіїв, що здійснюють внутрішні перевезення у країнах Європейського Союзу.

За даними Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України в Україні близько 30 тисяч транспортних засобів та 45 тисяч водіїв, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Згідно з даними Державної служби України з безпеки на транспорті, станом на 01.01.2020 в Україні 142 759 транспортних засобів, які закріплені за ліцензіатами як засоби провадження господарської діяльності та близько 200 тисяч водіїв, які здійснюють перевезення на вказаних транспортних засобах.

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.

Виходячи з вищевикладених даних, фактично кожний четвертий водій, що здійснює перевезення на транспортних засобах, які закріплені за ліцензіатами, стикається з розбіжностями між ЄУТР та Положенням.

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.

Наприклад, відстань від Одеси до Києва становить 474 км. З урахуванням часу, що використовується водієм великовагового та великогабаритного автомобіля для проходження медогляду, завантаження/розвантаженням автомобіля, фактична тривалість роботи становить 9 годин при дозволених чинним Положенням 8 годинах керування.

Аналогічна ситуація склалася з маршрутами Чернівці-Київ (531 км), Львів-Київ (541 км), Харків-Київ (479 км) та багатьма іншими, що провокує деяких перевізників на порушення вимог Положення.

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.

Згідно з інформацією, наданою Державною службою України з безпеки на транспорті, під час здійснення рейдових перевірок, виявлені непоодинокі випадки, коли водії керували транспортними засобами протягом 18 годин підряд.

За даними Національної поліції України, тільки в 2020 році через перевтому та сон водія сталося 225 дорожньо-транспортних пригод, в яких 23 особи загинуло та 88 травмовано.

Крім того, порушення режиму праці та відпочинку були однією з супутніх причин настання наступних дорожньо-транспортних пригод: виїзд на смугу зустрічного руху (1739 дорожньо-транспортних пригод, 173 загиблих, 1309 травмованих) та перевищення безпечної швидкості (9999 дорожньо-транспортних пригод, 1776 загиблих і 11411 травмованих).

За методологією Світового банку, вартість життя особи, яка загинула в дорожньо-транспортній пригоді становить 70 внутрішніх валових продуктів, вартість травмованої особи – 17 внутрішніх валових продуктів. Згідно з інформацією, оприлюдненою Державною службою статистики України, в 2020 році номінальний внутрішній валовий продукт в перерахунку на душу населення становив 100 470 гривень.

Таким чином, щороку Україна тільки внаслідок дорожньо-транспортних пригод, що сталися через перевтому та сон водія щонайменше втрачає 276 694 380 гривень.

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 дозволену кількість 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 проєкту регуляторного акта є оптимізація обліку робочого часу водіїв, задіяних для внутрішніх перевезень, гармонізація умов конкуренції під час здійснення внутрішніх перевезень пасажирів та вантажів, підвищення рівня безпеки дорожнього руху, покращення умов роботи екіпажів транспортних засобів.

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	-	Щорічні втрати (страхові виплати, компенсації внаслідок тимчасової непрацездатності та смерті учасників дорожньо-транспортних пригод, недоотримання податків та інше), внаслідок дорожньо-транспортних пригод, що сталися через перевтому та сон водія щонайменше 276 694 380 гривень
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Збереження 276 694 380 гривень щорічно	-

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 довгих, але водночас більш оплачуваних рейсів, збільшення часу перерв та міжзмінного відпочинку. Для громадян, які працюють водіями. 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	Витрат не передбачається

	впливатиме на розмір пенсійного забезпечення. 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.	
--	--	--

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 якості та оперативність виконання замовлення. 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. Для суб'єктів господарювання, які використовують працю найманих водіїв за рахунок виключення необхідності	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 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). 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

	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).	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).
--	--	---

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 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 результатив- ності	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 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	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.	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.	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. Для водіїв, які працюють за наймом, за умови що 1 водій протягом 0.5 години в день здійснює охорону

	Для суб'єктів господарювання: додатково дохід 54 000 грн на місяць за рахунок можливості укладання більш вигідних контрактів; економія на оплаті праці водія, яка використовувалася для ведення індивідуальної контрольної книжки водія 272 грн за місяць. Орієнтовний додатковий дохід 1 суб'єкта господарювання з урахуванням всіх додаткових витрат становитиме 51834 грн за місяць.		транспортного засобу за рахунок зарахування часу на охорону транспортного засобу в розмірі 100% робочого часу додатковий дохід, становитиме 816 грн за місяць. 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 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. 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).
--	---	--	---

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.

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 проєкта акта середній.

Проєкт 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;

3. кількості виявлених порушень режимів праці та відпочинку водіями.

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
«___» _____ 2021 року

Владислав КРИКЛІЙ

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 прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (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 плату, пов'язану із збільшенням часу керування	19584 грн (68 грн вартість робочої години * 6 додаткових годин керування на тиждень * 4 тижні) * 12 місяців	19584 грн (за умови збереження рівня заробітної плати)	97920 грн
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 Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання	2 848 737 600 грн	2 848 737 600 грн	14 243 688 000 грн

	(рядок 6 X рядок 7)			
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 підприємств а, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	96 975		
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємств а, 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 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 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
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	2 848 737 600 грн	14 243 688 000 грн
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	6 594 300 грн	6 594 300 грн
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.



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, зареєстрованого 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.

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

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several sharp, diagonal strokes, likely representing the name Vladislav Krykliy.

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 (ЄУТР), 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:

«транспортними засобами Міністерства внутрішніх справ України, у тому числі Національної гвардії України, Міністерства оборони України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Національної поліції України та Державної прикордонної служби України, або транспортними засобами, орендованими ними без водія, коли такі перевезення здійснюються з метою виконання завдань, покладених на ці державні органи, та під їх контролем;»;

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) 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»;

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

4) пункт 2.7 виключити.

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

5) 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. У розділі VII:

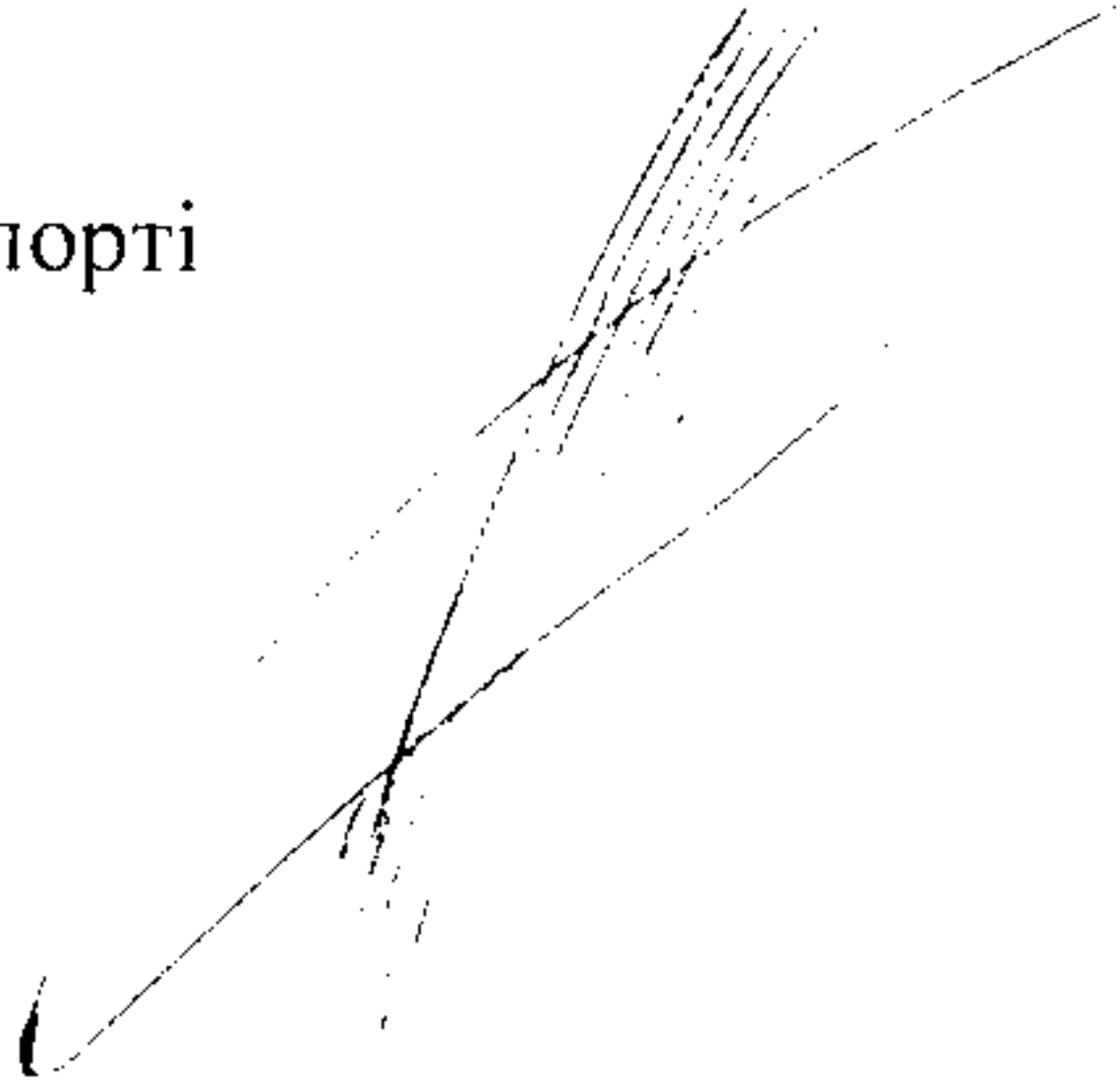
1) Пункт 7.1 розділу VII викласти в такій редакції:

«7.1. Органи, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху проводять перевірку встановленого режиму праці та відпочинку водіїв відповідно до законодавства України.»;

2) пункт 7.2 виключити.

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. ☐ перебував у стані тимчасової непрацездатності;

☐ перебував у відпустці;

☐ 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;

☐ 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.