



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](http://www.mtu.gov.ua), код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» направляє на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» (далі – проект наказу).

Просимо розглянути та погодити зазначений проект наказу.

- Додатки:
1. Проект наказу на 2 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу на 25 арк. в 1 прим.
  3. Пояснювальна записка на 6 арк. в 1 прим.
  4. Порівняльна таблиця на 2 арк. в 1 прим.
  5. Копія повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Світлана Гагаріна 351 40 24



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Міністерство інфраструктури України



517/27/14-22 від 07.02.2022



## МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

### НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

#### **Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів**

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. Внести 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 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106, такі зміни:

1) пункт 1.4 розділу I доповнити новим абзацом такого змісту:

«транспортними засобами спеціального та спеціалізованого призначення суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, що здійснюють експлуатаційне утримання, будівництво та поточний ремонт автомобільних доріг загального користування, вулиць у населених пунктах, а також інших об'єктів транспортної інфраструктури в радіусі не більше 150 км від об'єкта будівництва (ремонту), які обладнані спеціальними світловими сигнальними пристроями відповідно до пункту 3.6 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами), за умови наявності у водія відповідного транспортного засобу первинного документа, що фіксує маршрут руху такого транспортного засобу, а



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач [Кубраков Олександр Миколайович](#)

Сертифікат [58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400](#)

Дійсний з [25.05.2021 0:00:00](#) по [24.05.2023 23:59:59](#)

Міністерство інфраструктури України



517/27/14-22 від 07.02.2022

також при забезпеченні експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих погодно-кліматичних умов, у разі деформації та пошкодження елементів дорожніх об'єктів і виникнення інших перешкод у дорожньому русі.»;

2) пункт 1.5 розділу I доповнити новим абзацом такого змісту:

«Термін «первинний документ» вживається у значенні, наведеному в Законі України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні.»».

2. Департаменту дорожніх перевезень та безпеки на транспорті (Задорожному О.) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Найєма М.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку**  
**водіїв колісних транспортних засобів»**

**I. Визначення проблеми**

Існуюча на сьогодні система обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, зокрема, при будівництві автомобільних доріг загального користування та інших інфраструктурних об'єктів не повністю відповідає реаліям сьогодення, не забезпечує розвиток виробничих та технологічних процесів при здійсненні дорожніх робіт та їх експлуатаційному утриманні, що, в свою чергу, не повністю враховує пріоритети держави при реалізації політики у сфері дорожнього господарства. При цьому існує нагальна потреба в швидкому оновленні автомобільних доріг загального користування оскільки вони наразі значною мірою не відповідають сучасним вимогам як за міцністю, так і за рівністю.

Діюче регулювання здійснюється згідно Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 07.06.2010 № 340, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 р. за № 811/18106.

Довідково:

*Автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%)<sup>1</sup>.*

Поряд з цим, у довгострокових пріоритетах діяльності Уряду (п.7.4 «Автомобільний транспорт та автошляхи» Програми діяльності Уряду), зокрема, передбачено пріоритет виконання у повному обсязі та забезпечення високої якості ремонтних робіт на автомобільних дорогах згідно з Державною цільовою програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382 (далі – Цільова програма). Вказаний пріоритет деталізовано у пункті 294 Плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік, де у розділі «Автомобільний транспорт» обумовлено виконання ремонтних робіт на ділянках автомобільних доріг загального користування державного значення та, як індикатор виконання, визначено введення в експлуатацію 4500 кілометрів автомобільних доріг загального користування державного значення.

Прогнозний обсяг фінансування на 2021 рік з усіх джерел фінансування відповідно до Паспорту Цільової програми становить 139 253,82 млн. грн.

Прогнозний (попередній) показник фінансування дорожньої галузі на 2022 рік становить 92 855,05 млн. грн. і ця цифра, як очікується, буде збільшуватись

<sup>1</sup> <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>



(з огляду в тому числі й на те, що до зазначених фінансових показників у 2021 році Урядом вносились зміни 10 разів).

Очікувані результати Цільової програми (додаток 3 до Програми) свідчать про те, що у 2021 році за рахунок вказаних джерел фінансування заплановано збудувати та відремонтувати 3 503,447 км. автомобільних доріг державного значення, у 2022 році (попередній показник) – 2 506,106 км.

Згідно планів Мінінфраструктури до 2024 року в Україні планується відновити 24 тисячі кілометрів автомобільних доріг, а також 1,4 тисячі мостів.

При цьому, у 2022 році такий прогнозний показник планується на рівні 6500 км автомобільних доріг загального користування державного значення.

За даними аналітичних матеріалів, розміщених на веб-сайті Укравтодору, (розділ “Інфраструктурні інвестиції. Укравтодор”, стор.13) за посиланням: [https://ukravtodor.gov.ua/4489/plany/infrastructure\\_investments\\_road\\_state\\_agency\\_of\\_ukraine.html](https://ukravtodor.gov.ua/4489/plany/infrastructure_investments_road_state_agency_of_ukraine.html) плани держави щодо обсягів фінансування на 2022 рік за бюджетною програмою «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг державного значення» становить 183,25 млрд. грн.

Зазначені показники та очікувані результати свідчать про постійну інтенсифікацію (збільшення) виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування та інших споруд транспорту.

Збільшення об’ємів запланованих робіт відображається і на інтенсифікації використання підрядними організаціями трудових та виробничих ресурсів, а саме: збільшення інтенсивності використання будівельних машин та механізмів, пришвидшення транспортування (перевезення) необхідних вантажів (будівельних матеріалів та природньо видобутих ресурсів – щебню, ґрунту, піску) для будівництва автомобільних доріг та інших інфраструктурних об’єктів, збільшення інтенсивності перевезень на ділянках будівництва та активізація роботи водіїв вантажних транспортних засобів (у тому числі спеціального та спеціалізованого призначення), які забезпечують дорожнє будівництво матеріалами.

Таким чином, істотну роль у виконанні зазначених прогнозних показників відіграє швидке та продуктивне будівництво (ремонт), невід’ємною складовою якого є перевезення матеріалів (вантажів) для дорожніх робіт та робота водіїв цих транспортних засобів при перевезенні вантажів з об’єкта навантаження (наприклад, асфальтобетонного заводу) до будівельного майданчика (об’єкта).

З огляду на пріоритетність для держави введення в експлуатацію значної протяжності (у км) автомобільних доріг державного значення, що природньо спричиняє збільшення перевезень та роботи водіїв для виконання дорожніх робіт, проектом акта пропонується встановити винятки (не поширювати норми Положення) для транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення суб’єктів господарювання, які виконують роботи з будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування та інших об’єктів транспортної інфраструктури в

межах 150 км від об'єкта будівництва/ремонту за умови наявності у водія відповідного транспортного засобу первинного документа, що фіксує маршрут руху такого транспортного засобу, слугує для розрахунку відстані транспортування (перевезення) вантажу та обліку паливно-мастильних матеріалів із пункту навантаження до пункту розвантаження, а також у випадках забезпечення експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих погодно-кліматичних умов, у разі деформації та пошкодження елементів дорожніх об'єктів і виникнення інших перешкод у дорожньому русі.

При цьому, слід відзначити, що в частині ідентифікації транспортних засобів, задіяних у будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг, проектом акта пропонується надати можливість водіям таких транспортних засобів використовувати первинні облікові документи (як правило, подорожні листи), які, попри скасування їх обов'язкової форми, не заборонені чинним законодавством та надалі використовуються підприємствами для обліку витрат паливно-мастильних матеріалів та фіксації маршруту їх руху від пункту завантаження до об'єкта будівництва. Зокрема, за даними опитування членів Національної дорожньої асоціації України (НАДУ) підприємства, які входять до зазначеної Асоціації, постійно використовують подорожні листи в цілях бухгалтерського і управлінського обліку паливно-мастильних матеріалів, які використовуються транспортними засобами, та відповідного кілометражу перевезення вантажів і маршруту руху таких автомобілів.

Необхідність внесення змін пояснюється, зокрема, тим, що відповідно до пункту 20.8.2 ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво» (зі змінами) визначено відстань транспортування асфальтобетонних сумішей від моменту їх випуску до моменту укладання (не більше 150 км), причому час транспортування не повинен перевищувати трьох годин. З огляду на необхідність оперативного транспортування зазначених вантажів на короткі відстані вимоги діючого Положення не враховують особливостей роботи дорожньої техніки спеціального та спеціалізованого призначення та можуть перешкоджати їх роботі з огляду на можливі необґрунтовані зупинки транспортних засобів для перевірки вимог дотримання обліку робочого часу та потенційно порушують технологічні процеси роботи таких машин.

Також, норми діючого Положення не враховують приписів Кошторисних норм України в будівництві, затверджених наказом Міністерства розвитку громад та територій України 01 листопада 2021 року № 281, зокрема, Настанови з визначення вартості будівництва, які регулюють правила визначення вартості будівництва в частині технологічних процесів та процедури робіт відповідних категорій спеціальних, спеціалізованих та технологічних транспортних засобів, робочий час і час відпочинку їх водіїв.

Окремо слід відзначити, що можливість запровадження наведених у проекті акта винятків, які може встановлювати відповідна держава при регулюванні внутрішніх перевезень автомобільним транспортом, врегульована

пунктами (2) та (3) статті 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04.02.2014 р. “Про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006”, статтю 8 (1) «Відступи» Директиви № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 11 березня 2002 року «Про організацію робочого часу осіб, які здійснюють автомобільні перевезення», статтю 3 (f) Положення (ЄС) N 561/2006, статтю 13 (1) (h) Положення (ЄС) № 561/2006 «Щодо гармонізації певного соціального законодавства, яке стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) № 3821/85 та № 2135/98 та анулюючого Положення (ЄЕС) № 3820/85» від 15.03.2006 р. (далі - Положення ЄС № 561/2006) та статтю 14 (1) Положення ЄС № 561/2006.

Тому, з метою вирішення зазначених вище проблем та для забезпечення безперервності роботи будівельних машин та механізмів в радіусі 150 км від об’єкта будівництва (в межах якого постійно рухаються відповідні транспортні засоби), Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».

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

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

Урегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинних регуляторних актів, оскільки законодавством порушені питання не врегульовані; крім того, пропонується проект акта є за своєю суттю дерегуляційним.

## **II. Цілі державного регулювання**

Основними цілями державного регулювання є:

покращення якості будівництва автомобільних доріг загального користування;

дерегулювання системи обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів у дорожній галузі;

нормативне закріплення винятків з загальних правил обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, які встановлюються для певних категорій транспортних засобів у сфері інфраструктури, за певних об'єктивних обставин;

транспонування норм права ЄС, що надають можливість відповідним державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у національному законодавстві для внутрішніх перевезень автомобільним транспортом;

підвищення ефективності (продуктивності) будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту і експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та інших об'єктів інфраструктури через врахування технологічних особливостей роботи будівельних машин і механізмів у дорожній галузі та технології будівництва автомобільних доріг.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p><b>Альтернатива 1.</b> Залишення чинного регулювання</p>	<p>Альтернатива передбачає залишення існуючої на даний момент ситуації без змін. Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також не дозволить досягти цілей державного регулювання, спрямованих, зокрема, на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ покращення якості будівництва автомобільних доріг загального користування;</li> <li>✓ дерегулювання системи обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів у дорожній галузі;</li> <li>✓ нормативне закріплення винятків з загальних правил обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, які встановлюються для певних категорій транспортних засобів у сфері інфраструктури, за певних об'єктивних обставин;</li> <li>✓ транспонування норм права ЄС, що надають можливість відповідним державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у</li> </ul>



	<p>національному законодавстві для внутрішніх перевезень автомобільним транспортом;</p> <p>✓ підвищення ефективності (продуктивності) будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту і експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та інших об'єктів інфраструктури через врахування технологічних особливостей роботи будівельних машин і механізмів у дорожній галузі та технології будівництва автомобільних доріг.</p>
<p><b>Альтернатива 2.</b> Розроблення проєкту акта, який встановлює винятки для перевізників автомобільним транспортом, що здійснюють перевезення для здійснення дорожнього будівництва (та інших об'єктів інфраструктури) в радіусі 150 км від об'єкта будівництва</p>	<p>Альтернатива передбачає розроблення проєкту наказу «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».</p> <p>Передбачається, що застосування цих норм (звільнення від застосування норм Положення) матиме сприятливий та дерегуляційний вплив на суб'єктів господарювання та відповідатиме пріоритетам держави у дорожній галузі в частині ефективності та якості будівництва доріг загального користування та збільшення об'ємів будівництва.</p> <p>Дана альтернатива сприятиме вчасному введенню в експлуатацію відповідної кількості кілометрів збудованих (відремонтованих) автомобільних доріг, передбачених в програмних документах Уряду України.</p>

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Витрати Державного бюджету України залишаються на існуючому рівні.

Альтернатива 2	<p>Передбачаються такі вигоди для держави:</p> <p>забезпечення вчасного та якісного будівництва/ремонту автомобільних доріг загального користування;</p> <p>підвищення ефективності процесу будівництва, що фінансується за рахунок державного та місцевого бюджетів та коштів МФО;</p> <p>ефективне транспонування норм права ЄС, що надають можливість державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у національному законодавстві для внутрішніх перевезень автомобільним транспортом;</p> <p>введення в експлуатацію у строки, визначені в планах Укравтодору, збудованих (відремонтованих) автомобільних доріг;</p> <p>забезпечення дерегуляції у сфері обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів.</p>	Відсутні, оскільки реалізація положень проекту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат.
----------------	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян\*:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Потенційні витрати водіїв колісних транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення, а також посадових осіб суб'єктів господарювання та фізичних осіб-

		підприємців (осіб, які можуть притягатися до адміністративної відповідальності) на сплату штрафу згідно частини шостої статті 133 <sup>1</sup> Кодексу України про адміністративні правопорушення: 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (680 грн.) X 15 000 осіб = 10 200 000 грн.
Альтернатива 2	Вчасне та якісне будівництво та введення в експлуатацію автомобільних доріг, покращення експлуатаційного стану автомобільних доріг; вчасне реагування на пошкодження дорожнього одягу дорожньо-експлуатаційними організаціями та суб'єктами господарювання та вчасне (без затримок) усунення таких пошкоджень при несприятливих погодних умовах чи ДТП	Відсутні.

\*за даними ресурсу data.gov.ua, зокрема, бази даних МВС щодо зареєстрованих/перереєстрованих/знятих з обліку транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення (бетононасоси, бетонозмішувачі, бітумовози дорожньоремонтні, бетонорозмішувачі з напівпричепами, бітумовози з напівпричепами, самоскиди з напівпричепами, цементовози з напівпричепами, самоскиди з причепами, самоскиди, самоскиди з краном-маніпулятором, самоскиди малотонажні, цементовози), кількість операцій з такими транспортними засобами за 2021 рік становила 25 926 операцій. Можливо припустити, що орієнтовна кількість водіїв таких транспортних засобів становить 15 000 осіб (враховуючи перереєстрацію одних і тих же ТЗ та зняття відповідних ТЗ з обліку).

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

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
----------	--------	---------	------	-------	-------

Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць (*згідно даних за 2019-2021 рр.)	121	2657	1449	1428	5655
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	2,14	46,98	25,62	25, 25	100

\* Згідно даних, що отримані за допомогою модуля аналітики [bipro.prozorro.org](http://bipro.prozorro.org) (<http://bipro.prozorro.org/>); до розрахунку беруться активні суб'єкти господарювання за кодами закупівлі (CPV-кодами), зокрема, по ключовим кодам, за якими здійснюється замовлення дорожнього будівництва. Це коди 50, 63 та код 45, зокрема, 4523 - "дорожній" підрозділ "загальнобудівельного" коду.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Орієнтовні мінімальні (потенційні) витрати для одного суб'єкта господарської діяльності на сплату штрафу становлять: 1020 грн. для посадових осіб суб'єктів господарювання та ФОП (60 НМДГ = 60*17 грн.)  Мінімальні витрати на рік для всіх суб'єктів господарювання становлять 5 768 100, 00 грн. (близько 6 млн.грн.)
Альтернатива 2	Дерегуляція вимог щодо обліку часу роботи та відпочинку за спеціальних умов (здійснення будівництва в межах 150 км від об'єкта будівництва за наявності первинного документа про маршрут руху); Наявність можливостей для розвитку будівництва та зменшення часових витрат на зупинку	Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємства – 78,52 грн (2 години). <i>Див. Розрахунок витрат великого та середнього підприємства;</i>

	<p>транспортних засобів, які забезпечують процес будівництва необхідними матеріалами;</p> <p>Спрощення процедур обліку та перевірки використання робочого часу водіїв транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення у дорожній галузі під час будівництва, ліквідації наслідків стихійних лих та ДТП на автомобільних дорогах;</p> <p>Прогнозується зменшення на 20% фінансових та часових витрат, пов'язаних із доставкою вантажів на об'єкти будівництва</p>	<p>для одного суб'єкта малого та мікропідприємництва – 78,52 грн (2 години). <i>Див.М-тест.</i></p> <p>Для всіх суб'єктів господарювання витрати становлять – 444 030,60 грн. (218 128,56 грн. (витрати великого та середнього бізнесу) + 225 902,04 грн. (витрати малого та мікробізнесу).</p>
--	--	---

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<b>Альтернатива 1.</b>	
Витрати держави	--
Витрати суб'єктів господарювання середнього підприємництва	5 768 100,00 грн.
Витрати суб'єктів господарювання малого підприємництва	
<b>Альтернатива 2.</b>	
Витрати держави	--
Витрати суб'єктів господарювання середнього та великого підприємництва	218 128,56 грн.
Витрати суб'єктів господарювання малого та мікропідприємництва	225 902,04 грн.

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності	Бал результативності (за	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
--------------------------	--------------------------	---

<b>(досягнення цілей під час вирішення проблеми)</b>	<b>чотирибальною системою оцінки)</b>	
Альтернатива 1	1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	Відсутність регулювання не дає змоги досягнути цілей державного регулювання, визначених у розділі II Аналізу.
Альтернатива 2	4 - цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)	Така альтернатива сприятиме досягненню цілей державного регулювання в повному обсязі. Також, прогнозується зменшення на 20% фінансових та часових витрат, пов'язаних із перевезенням (доставкою) вантажів на об'єкти будівництва

<b>Рейтинг результативності</b>	<b>Вигоди (підсумок)</b>	<b>Витрати (підсумок)</b>	<b>Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу</b>
Альтернатива 1	<p><b>Для держави:</b> Вигоди відсутні.</p> <p><b>Для громадян:</b> Відсутні</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Відсутні</p>	<p><b>Для держави:</b> Витрати Державного бюджету України залишаться на існуючому рівні.</p> <p><b>Для громадян:</b> Відсутні</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Орієнтовні мінімальні (потенційні) витрати для одного суб'єкта господарської</p>	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також досягти цілей державного регулювання.

		<p>діяльності на</p> <p>Мінімальні витрати на рік для всіх суб'єктів господарювання становлять близько 6 млн. гривень</p>	
Альтернатива 2	<p><b>Для держави:</b>          Передбачаються такі вигоди для держави: забезпечення вчасного та якісного будівництва/ремонту автодоріг загального користування; підвищення ефективності процесу будівництва, що фінансується за рахунок державного та місцевого бюджетів та коштів МФО; ефективне транспонування норм права ЄС, що надають можливість державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у національному законодавстві для внутрішніх</p>	<p><b>Для держави:</b>          Відсутні, оскільки реалізація положень проекту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат.</p> <p><b>Для громадян:</b>          Відсутні</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b>          Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та на організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємства – 39,26 грн (1 година).  <i>Див. Розрахунок витрат великого та середнього підприємства;</i></p>	<p>Ця альтернатива забезпечує досягнення цілей регулювання, визначених у розділі II Аналізу.</p>

	<p>перевезень автомобільним транспортом; введення в експлуатацію у строки, визначені в планах Укравтодору, збудованих (відремонтованих) автомобільних доріг; забезпечення дерегуляції у сфері обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів.</p> <p><b>Для громадян:</b> Відсутність адміністративної відповідальності за порушення встановленого режиму праці та відпочинку водіїв при перевезенні вантажів для будівництва в радіусі 150 км від об'єкта ремонту чи будівництва</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Дерегуляція вимог щодо обліку часу роботи та відпочинку за спеціальних умов</p>	<p>для одного суб'єкта малого та мікропідприємництва – 39,26 грн (1 година). <i>Див.М-тест.</i></p> <p>Для всіх суб'єктів господарювання витрати становлять - 222 015,30 грн. (109 064,28 грн. витрати великого та середнього бізнесу) + 112 951,02 грн. (витрати малого та мікробізнесу).</p>	
--	---	--	--



	<p>(здійснення будівництва в межах 150 км від об'єкта будівництва за наявності первинного документа про маршрут руху);  Наявність можливостей для розвитку будівництва та зменшення часових витрат на зупинку транспортних засобів, які забезпечують процес будівництва необхідними матеріалами;  Спрощення процедур обліку та перевірки використання робочого часу водіїв транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення у дорожній галузі під час будівництва, ліквідації наслідків стихійних лих та ДТП на автомобільних дорогах;</p> <p>Прогнозується зменшення на 20% фінансових та</p>		
--	---	--	--

	<p>часових витрат, пов'язаних із перевезенням вантажів для будівництва та роботою будівельних машин (зменшення простою машин, зменшення тягаря штрафів)</p>		
--	---	--	--

<b>Рейтинг</b>	<b>Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи</b>	<b>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</b>
Альтернатива 2.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу.	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію акта не прогнозується.
Альтернатива 1	Цей альтернативний спосіб досягнення цілей не може бути застосований, оскільки не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також не дозволить досягти цілей державного регулювання.	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію акта не прогнозується.

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

Механізмами, які забезпечать розв'язання проблеми, є:

При цьому розв'язання визначених у розділі I Аналізу регуляторного впливу

проблем забезпечать такі заходи:

забезпечення інформування органів Національної поліції щодо особливостей обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв за умов, встановлених проектом акта;

координація перевірочних дій органів Національної поліції та Укртрансбезпеки з метою унеможливлення необґрунтованих тривалих зупинок транспортних засобів, зазначених в проекті акта.

#### 1. Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщення на офіційному веб порталі Мінінфраструктури.

#### 2. Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

1) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);

2) забезпечити виконання вимог регулювання.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає. Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів. Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії 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**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Проведено розрахунок витрат для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва (додаток 1).

Проведено розрахунок витрат суб'єктів малого та мікропідприємництва на виконання вимог регулювання (додаток 4 (Тест малого підприємництва) до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) (додаток 2).

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

Строк дії цього регуляторного акта – необмежений, оскільки він регулює відносини, які мають пролонгований характер. Зміна строку дії регуляторного

акта можлива у разі зміни міжнародно-правових актів чи законодавчих актів України.

Термін набрання чинності регуляторним актом – з дня його офіційного опублікування.

### **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 - не прогнозується збільшення надходжень.

2. Кількість суб'єктів господарювання – прогнозується збільшення;

3. Розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта, - низькі.

4. Розмір коштів, які витратимуться суб'єктом господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта:

для одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва – 39,26 гривень;

для одного суб'єкта господарювання малого та мікропідприємництва – 39,26 гривень.

5. Кількість часу, який витратиметься суб'єктом господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта:

для одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва - 1 година;

для одного суб'єкта господарювання малого та мікропідприємництва - 1 година.

6. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – високий. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб порталі Мінінфраструктури.

7. Рівень конкуренції в публічних закупівлях будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування - високий.

**Додатковими показниками результативності запровадження регуляторного акта, виходячи з його цілей, слугуватимуть:**

1. Обсяги інвестицій у будівництво автомобільних доріг загального користування – прогнозується збільшення;

2. Кількість підрядних організацій (виконавців робіт), учасників процедур закупівель – прогнозується збільшення;

3. Кількість виконавців робіт міжнародних організацій, залучених для здійснення будівництва автомобільних доріг загального користування – прогнозується збільшення;

4. Якість автомобільних доріг загального користування – прогнозується значне покращення.

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстежень статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності. За результатами такого відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження результативності буде здійснюватися один раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності, – статистичний.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення нерегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Мінінфраструктури протягом усього строку його дії.

Строк виконання заходів - 30 робочих днів.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

**Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	<b>1 год</b> (час, який витрачається суб'єкт господарювання на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет та ознайомлення з ним) X 39,26 грн. = <b>39,26 гривень</b>	<b>39,26 грн.</b> (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)
2.	Процедури організації виконання вимог регулювання.	<b>1 год.</b> (час, який витрачається суб'єкт господарювання на впорядкування внутрішніх операційних та управлінських процесів для забезпечення виконання вимог регулювання X 39,26 грн. = <b>39, 26 грн.</b>	<b>39,26 грн.</b>
3.	РАЗОМ (сума рядків: 1+2+3), гривень	<b>78,52 грн.</b>	<b>78,52 грн.</b>
4.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	<b>2778</b>	X

5.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 3 x рядок 4), гривень	<b>218 128,56 грн.</b>	X
----	--	------------------------	---

<b>Вид витрат</b>	<b>Витрати на сплату податків та зборів (змінених/ нововведених) (за рік)</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	не передбачені	не передбачені

<b>Вид витрат</b>	<b>Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)</b>	<b>Витрати на оплату штрафних санкцій за рік</b>	<b>Разом за рік</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	не передбачені	не передбачені	не передбачені	не передбачені

<b>Вид витрат</b>	<b>Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)</b>	<b>Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)</b>	<b>Періодичні (за наступні роки)</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>

Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	не передбачені	не передбачені	не передбачені	не передбачені
---	----------------	----------------	----------------	----------------

<b>Вид витрат</b>	<b>Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)</b>	<b>Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)</b>	<b>Періодичні (за наступні роки)</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	відсутні	відсутні	відсутні	відсутні

<b>Вид витрат</b>	<b>За рік (стартовий)</b>	<b>Періодичні (за наступний рік)</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>
-------------------	---------------------------	--------------------------------------	-------------------------------



Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	не передбачені	не передбачені	не передбачені
--	----------------	----------------	----------------

<b>Вид витрат</b>	<b>Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)</b>	<b>Витрати за п'ять років</b>
Витрати, пов'язані із найманням додаткового персоналу	не передбачені	не передбачені

## ТЕСТ

### малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро – та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання для суб'єктів малого підприємництва та визначення переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником 20.12.2021 – 29.12.2021 р.р.

Порядковий номер	Вид консультацій	Кількість учасників консультацій	Основні результати консультацій
1	Телефонні розмови із суб'єктами господарювання	4	Отримано інформацію щодо переліку процедур, які необхідно виконати у зв'язку із запровадженням нових змін: ознайомитися з новими вимогами регулювання – 1 год. Організувати виконання вимог регулювання – 1 год.

## 2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва

Кількість суб'єктів малого та мікропідприємництва, на яких поширюється регулювання – 2877 .

Питома вага суб'єктів малого та (мікро) підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, - 50,87 %.

### 1. Розрахунок витрат суб'єкта малого підприємництва на виконання вимог регулювання

У розрахунку вартості 1 години роботи використано вартість 1 години роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на

2022 рік» від 02.12.2021 р. № 1928-IX з 1 січня 2022 року становить 39,26 гривень.

Первинна інформація про вимоги регулювання може бути отримана за результатами пошуку проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».

Інформація про розмір часу, який витрачається суб'єктами на отримання зазначеної інформації, є оціночною.

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
<b>Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання</b>				
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:	-	-	-
6.	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	-	-	-
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	<b>2 877</b>	X	X
8.	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	-	-	-

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

9.	Процедури отримання первинної	<b>1 год</b> (час, який витрачається	0,00 (припущено, що	<b>39,26 грн.</b> (припущено, що
----	-------------------------------	--------------------------------------	---------------------	----------------------------------

	інформації про вимоги регулювання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на отримання інформації про регулювання</i> X <i>вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X</i> <i>оціночна кількість форм</i>	суб'єктом господарювання на пошук нормативно-правового акта в мережі «Інтернет» та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) X 39,26 грн. = <b>39,26 гривень</b>	суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання</i> X <i>вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X</i> <i>оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	<b>1 год</b> (час, який витрачається суб'єктом господарювання на організацію виконання вимог регулювання; за результатами консультацій) X 39,26 грн. = <b>39,26 гривень</b>	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	<b>39,26 грн.</b>
11.	Процедури офіційного звітування.	0,00	0,00	0,00
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00	0,00	0,00
13.	Інші процедури:			
14.	Разом, гривень	<b>78,52 гривень</b>	X	<b>78,52 гривень</b>
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	<b>2 877</b>	X	X
16.	Сумарно, гривень	<b>225 902,04 грн.</b>	X	X

Не передбачається розроблення коригуючих заходів.

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**  
**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»**

## 1. Мета

Метою прийняття проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» (далі – проєкт наказу) є нормативне закріплення винятків з загальних правил обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, які встановлюються для певних категорій транспортних засобів у сфері інфраструктури, за певних об’єктивних обставин та з метою транспонування норм права ЄС, що надають можливість відповідним державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у національному законодавстві для внутрішніх перевезень.

## 2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проєкт наказу розроблено з урахуванням пунктів (2) та (3) статті 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов’язаного з дорожнім транспортом, статті 8 (1) «Відступи» Директиви № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 11 березня 2002 року «Про організацію робочого часу осіб, які здійснюють автомобільні перевезення», статей 3 (f), 13 (1) (h), 14 (1) Положення (ЄС) № 561/2006 з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) N 3821/85 та N 2135/98 і скасовує Положення (ЄЕС) N 3820/85 (далі - Положення ЄС № 561/2006).

У довгострокових пріоритетах діяльності Уряду (пункт 7.4 «Автомобільний транспорт та автошляхи» Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 р. № 471), зокрема, передбачено пріоритет виконання у повному обсязі та забезпечення високої якості ремонтних робіт на автомобільних дорогах згідно з Державною цільовою програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач [Кубраков Олександр Миколайович](#)

Сертифікат [58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400](#)

Дійсний з [25.05.2021 0:00:00](#) по [24.05.2023 23:59:59](#)

Міністерство інфраструктури України



517/27/14-22 від 07.02.2022

(далі – Цільова програма). Вказаний пріоритет деталізовано у пункті 294 Плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 березня 2021 р. № 276-р, де у розділі «Автомобільний транспорт» обумовлено виконання ремонтних робіт на ділянках автомобільних доріг загального користування державного значення та, як індикатор виконання, визначено введення в експлуатацію 4500 кілометрів автомобільних доріг загального користування державного значення.

Прогнозний обсяг фінансування на 2021 рік з усіх джерел фінансування відповідно до Паспорту Цільової програми становить 139 253,82 млн. грн.

Прогнозний (попередній) показник фінансування дорожньої галузі на 2022 рік становить 92 855,05 млн. грн. і ця цифра, як очікується, буде збільшуватись (з огляду в тому числі й на те, що до зазначених фінансових показників у 2021 році Урядом вносились зміни 10 разів).

Очікувані результати Цільової програми (додаток 3 до Програми) свідчать про те, що у 2021 році за рахунок вказаних джерел фінансування планується збудувати та відремонтувати 3 503,447 км. автомобільних доріг державного значення, у 2022 році (попередній показник – 2 506,106 км).

При цьому, у 2022 році такий прогнозний показник планується на рівні 6500 км. автомобільних доріг загального користування державного значення.

За даними аналітичних матеріалів, розміщених на веб-сайті Укравтодору, (розділ «Інфраструктурні інвестиції. Укравтодор», стор.13) за посиланням: [https://ukravtodor.gov.ua/4489/plany/infrastructure\\_investments\\_road\\_state\\_agency\\_of\\_ukraine.html](https://ukravtodor.gov.ua/4489/plany/infrastructure_investments_road_state_agency_of_ukraine.html) плани держави щодо обсягів фінансування на 2022 рік за бюджетною програмою “Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг державного значення” становить 183,25 млрд. грн.

Зазначені показники та очікувані результати свідчать про постійну інтенсифікацію (збільшення) виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення.

Збільшення об’ємів запланованих робіт відображається і на інтенсифікації використання підрядними організаціями трудових та виробничих ресурсів, а саме: збільшення часу використання будівельних машин та механізмів, пришвидшення транспортування (перевезення) необхідних вантажів (будівельних матеріалів та природньо видобутих ресурсів – щебню, ґрунту, піску) для будівництва автомобільних доріг, збільшення інтенсивності перевезень на ділянках будівництва та активізація роботи водіїв вантажних транспортних засобів, які забезпечують дорожнє будівництво матеріалами.

Таким чином, істотну роль у виконанні зазначених прогнозних показників відіграє швидке та продуктивне будівництво (ремонт), невід’ємною складовою якого є перевезення матеріалів (вантажів) для дорожніх робіт та робота водіїв цих транспортних засобів.

З огляду на пріоритетність для держави введення в експлуатацію значної протяжності (у км) автомобільних доріг державного значення, що природньо спричиняє збільшення перевезень та роботи водіїв для виконання дорожніх робіт, проектом акта пропонується встановити винятки для транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення суб’єктів господарювання, які

виконують роботи з будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування та інших об'єктів транспортної інфраструктури в межах 150 км від об'єкта будівництва/ремонту за умови наявності у водія відповідного транспортного засобу первинного документа, що фіксує маршрут руху такого транспортного засобу, слугує для розрахунку відстані транспортування (перевезення) вантажу та обліку паливно-мастильних матеріалів із пункту навантаження до пункту розвантаження, а також у випадках забезпечення експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих погодно-кліматичних умов, у разі деформації та пошкодження елементів дорожніх об'єктів і виникнення інших перешкод у дорожньому русі.

Необхідність внесення змін пояснюється, зокрема, тим, що відповідно до пункту 20.8.2 ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво» (зі змінами) визначено відстань транспортування асфальтобетонних сумішей від моменту їх випуску до моменту укладання (не більше 150 км), причому час транспортування не повинен перевищувати трьох годин. З огляду на необхідність оперативного транспортування зазначених вантажів на короткі відстані вимоги діючого Положення не враховують особливостей роботи дорожньої техніки спеціального та спеціалізованого призначення та можуть перешкоджати їх роботі з огляду на можливі необґрунтовані зупинки транспортних засобів для перевірки вимог дотримання обліку робочого часу та потенційно порушують технологічні процеси роботи таких машин.

Також, норми діючого Положення не враховують приписів Кошторисних норм України в будівництві, затверджених наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 01 листопада 2021 року № 281, зокрема, Настанови з визначення вартості будівництва, які регулюють правила визначення вартості будівництва в частині технологічних процесів та процедури робіт відповідних категорій спеціальних, спеціалізованих та технологічних транспортних засобів, робочий час і час відпочинку їх водіїв.

Відповідно до пунктів (2) та (3) статті 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом, держави-члени можуть звільнити від застосування цього Регламенту транспортні засоби, зазначені в статті 13 (1) та (3) Регламенту (ЄС) № 561/2006, а також транспортні засоби, які використовують для транспортних перевезень, стосовно яких був зроблений виняток згідно зі статтею 14(1) та статтею 14 (2) Регламенту (ЄС) № 561/2006.

За змістом статті 8 (1) «Відступи» Директиви № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 11 березня 2002 року «Про організацію робочого часу осіб, які здійснюють автомобільні перевезення» з об'єктивних або технічних причин чи причин щодо організації праці можуть встановлюватися відступи від статей 4 та 7, зокрема, колективними договорами, угодами між соціальними партнерами або,

якщо це неможливо, законами, нормативними актами або адміністративними положеннями, за умови проведення консультацій з представниками зацікавлених роботодавців і працівників та докладання зусиль для заохочення всіх актуальних форм соціального діалогу.

Також, відповідно до статті 3 (f) Положення (ЄС) N 561/2006 це Положення не повинно застосовуватись до автоперевезень, що виконуються спеціалізованими автомобілями аварійно-ремонтних служб, що працюють у радіусі 100 км від своєї бази.

Окрім того, статтею 13 (1) (h) Положення (ЄС) № 561/2006 надано можливість країнам на власній розсуд регулювати облік часу водіїв у певних галузях та при використанні певних типів (категорій) автомобілів, а саме:

«За умови, якщо це не завдає шкоди завданням, викладеним у Статті 1, кожна держава-член може надавати винятки зі статей 5-9 і робити такі винятки залежно від індивідуальних умов на власній території або, за згодою відповідних держав, на території іншої держави-члена, ці винятки повинні застосовуватися до перевезень такими видами автотранспортних засобів:

(h) автомобілями, що використовуються у зв'язку з проведенням каналізаційних робіт, захистом від повеней, техобслуговуванням газових та електричних підприємств, техобслуговуванням доріг та дорожнім контролем, збиранням та утилізацією побутових відходів від дверей до дверей, телеграфних та телефонних служб, радіо- та телемовлення, а також детекторами радіо та теле-передавачів та приймачів».

### **3. Основні положення проекту акта**

Проектом наказу пропонується внести зміни 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 (далі - Положення), передбачивши у пункті 1.4 Положення винятки, на який дія цього Положення не поширюється, а саме щодо перевезення пасажирів чи/та вантажів, які здійснюються транспортними засобами спеціального та спеціалізованого призначення відповідних суб'єктів господарювання, що здійснюють будівництво чи ремонт відповідного об'єкту в радіусі не більше ніж 150 км від об'єкта будівництва (ремонту) за умови наявності у водія первинного документа, що фіксує маршрут руху транспортного засобу, а також при забезпеченні експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих погодно-кліматичних умов, у разі деформації та пошкодження елементів дорожніх об'єктів і виникнення інших перешкод у дорожньому русі.

### **4. Правові аспекти**

У даній сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:  
Кодекс законів про працю України

Конвенція Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті;

Закон України «Про дорожній рух»;



Закон України «Про автомобільні дороги»;  
Закон України «Про автомобільних транспорт».

## **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація наказу не потребуватиме фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

## **6. Позиція заінтересованих сторін**

З метою отримання зауважень та пропозицій проєкт наказу оприлюднено на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури.

Проєкт наказу не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної; сфери наукової та науково-технічної діяльності.

## **7. Оцінка відповідності**

Проєкт наказу стосується зобов'язань України у сфері Європейської інтеграції (положення статті 368 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони) .

У проєкті наказу відсутні положення, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, та які впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

Положення проєкту наказу не містять ризику вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, не створюють підстави для дискримінації та не стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

## **8. Прогноз результатів**

Реалізація наказу не матиме впливу на: забезпечення прав та інтересів громадян; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами; інші суспільні відносини.

Реалізація наказу матиме позитивний вплив на інтереси заінтересованих сторін (інформація додається).

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

\_\_\_\_\_ 2022 р.

Інформація

про вплив реалізації проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Вплив реалізації постанови на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Суб'єкти господарювання	Ефективність (продуктивність) перевезення вантажів автомобільним транспортом	<p>Реалізація акта дасть можливість суб'єктам господарювання збільшити продуктивність (ефективність) виконуваних робіт в умовах збільшеного попиту держави на будівництво та ремонт автомобільних доріг.</p> <p>Проект постанови розроблено з урахуванням особливостей ринку будівництва/реконструкції/ремонту у дорожній галузі та автомобільних вантажоперевізників, в частині роботи будівельних машин та механізмів</p>
Держава	Ефективне виконання дорожньо-будівельних робіт у визначені строки, вчасність виконання планів будівництва об'єктів	Реалізація акта дозволить отримати очікуваний результат у вигляді введених в експлуатацію кілометрів автомобільних доріг, забезпечить дерегуляцію перевезень при здійсненні господарської діяльності на об'єктах інфраструктури

**ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ**  
**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про**  
**робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»**

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
<p style="text-align: center;">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, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106</p>	
<p>1.4. Це Положення не поширюється на перевезення пасажирів чи/та вантажів, які здійснюються:</p> <p>...</p> <p><b>Відсутня</b></p>	<p>1.4. Це Положення не поширюється на перевезення пасажирів чи/та вантажів, які здійснюються:</p> <p>...</p> <p><b>транспортними засобами спеціального та спеціалізованого призначення суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, що здійснюють експлуатаційне утримання, будівництво та поточний ремонт автомобільних доріг загального користування, вулиць у населених пунктах, а також інших об'єктів транспортної інфраструктури в радіусі не більше 150 км від об'єкта будівництва (ремонт), які обладнані спеціальними світловими сигнальними пристроями відповідно до пункту 3.6 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами), за умов наявності у водія відповідного транспортного засобу первинного документа, що фіксує маршрут руху такого транспортного засобу, а також при забезпеченні експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях, за несприятливих разі деформації та</b></p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
 Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
 Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



517/27/14-22 від 07.02.2022

	<b>пошкодження елементів дорожніх об'єктів і виникнення інших перешкод у дорожньому русі.</b>
.5. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні: ... щотижневий відпочинок - період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом протягом тижня. <b>Відсутня</b>	1.5. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні: ... щотижневий відпочинок - період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом протягом тижня. <b>Термін «первинний документ» вживаються в значенні, наведеному в Законі України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні».</b>

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

\_\_\_\_\_ 2022 р.

# Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

## Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів

24 Січня 2022, 15:27

[Оголошення](#) [Водний транспорт](#) [Повідомлення про оприлюднення](#)

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» (далі – проєкт наказу). Розроблено з метою закріплення винятків з загальних правил обліку робочого часу та часу відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, які встановлюються для певних категорій транспортних засобів у сфері інфраструктури, за певних об'єктивних обставин та з метою транспонування норм права ЄС, що надають можливість відповідним державам відступати (встановлювати винятки) від загальних норм у національному законодавстві для внутрішніх перевезень.

Зауваження та пропозиції до проєкту наказу можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня його оприлюднення до Департаменту дорожніх перевезень та безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України на адресу: пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, або в електронному вигляді на електронну адресу: [gagarina@mtu.gov.ua](mailto:gagarina@mtu.gov.ua).

[Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України "Про внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів"](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Порівняльна таблиця](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

- Add to Phrasebook
  - No word lists for Ukrainian → Russian...
  - Create a new word list...
- Copy