**Аналіз регуляторного впливу**

**проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів»**

**І. Визначення проблеми**

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів» (далі – проєкт постанови) розробило Міністерство внутрішніх справ України з метою спрощення діяльності суб’єктів господарювання, які проводять обов’язковий технічний контроль транспортних засобів (далі – ОТК), шляхом оптимізації процесу взаємодії суб’єктів господарювання з органами державної влади, запровадження електронної форми протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, спрощення процедури отримання доступу до реєстру результатів обов’язкового технічного контролю транспортних засобів (далі – Реєстр результатів ОТК), скасування самоклейної мітки радіочастотної ідентифікації з протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу.

Прийняття проєкту постанови дозволить запобігти фіктивності проведення перевірок технічного стану транспортних засобів суб’єктами господарювання шляхом запровадження відеофіксації процесу проведення перевірки технічного стану транспортних засобів, зумовить покращення
бізнес-клімату серед суб’єктів господарювання та сприятиме зменшенню грошових витрат як суб’єкта господарювання, так і власника транспортного засобу, за рахунок скасування самоклейної мітки радіочастотної ідентифікації з протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу.

Водночас проєкт постанови пропонує привести ряд чинних нормативно-правових актів у відповідність, зокрема, до Закону України «Про дорожній рух», постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 року № 1024 «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів» тощо.

Оцінка визначення проблеми в цифровому вимірі.

Визначення проблеми, яку пропонується вирішити в цифровому вимірі, не відображається, прийняття проєкту постанови позитивно вплине на діяльність суб’єктів ОТК та об’єктивність проведення ОТК такими суб’єктами. Як наслідок, підвищиться рівень безпеки дорожнього руху під час експлуатації транспортних засобів на автошляхах держави та рівень охорони навколишнього середовища.

Визначення основних груп (підгруп), на які наявна проблема справляє вплив:

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

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Шляхом державного регулювання передбачається систематизація процесу взаємодії суб’єктів господарювання з органами державної влади, оптимізація процесу ведення загальнодержавної бази даних про результати обов’язкового технічного контролю транспортних засобів, зменшення фінансових витрат суб’єктів ОТК, підвищення якості перевірки технічного стану транспортних засобів та накопичення об’єктивних відомостей про технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на автошляхах держави.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів

| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| --- | --- |
| Збереження чинного регулювання | Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі – Правила дорожнього руху), установлюють, що на механічних транспортних засобах (за винятком трамваїв і тролейбусів) і причепах у передбачених для цього місцях установлюються номерні знаки відповідного зразка, а в правій верхній частині вітрового скла (на внутрішньому боці) транспортного засобу, що підлягає обов’язковому технічному контролю, закріплюється самоклейна мітка радіочастотної ідентифікації про проходження обов’язкового технічного контролю транспортним засобом (крім причепів і напівпричепів). Порядком проведення обов’язкового технічного контролю та обсягами перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137 (далі – Порядок проведення ОТК), передбачено, що в разі позитивного результату після проведення обов’язкового технічного контролю транспортного засобу замовникові видається протокол перевірки технічного стану із самоклейною міткою радіочастотної ідентифікації, яка розміщується в правій верхній частині вітрового скла (на внутрішньому боці) транспортного засобу.Порядком проведення ОТК передбачено, що для внесення суб’єкта проведення ОТК до реєстру суб’єктів проведення обов’язкового технічного контролю (далі – Реєстр суб’єктів ОТК) суб’єкт господарювання подає до Міністерства інфраструктури України повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення ОТК. Міністерство інфраструктури України протягом 10 днів з дня надходження повідомлення перевіряє зазначену в ньому інформацію та в разі відповідності інформації вимогам законодавства надсилає повідомлення та копії документів до Головного сервісного центру МВС для подальшого включення таких суб’єктів до Реєстру суб’єктів ОТК.Порядок формування загальнодержавної бази даних про результати обов’язкового технічного контролю транспортних засобів, доступу до неї та встановлення розміру плати за надання таких послуг, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 31 травня 2012 р. № 512 (далі – Порядок формування загальнодержавної бази даних), установлює, що суб’єкти ОТК через осіб, які отримали доступ до Реєстру результатів ОТК, забезпечують кожної робочої зміни внесення до реєстру інформації про результати ОТК, яка зазначена у протоколі перевірки технічного стану транспортного засобу чи в акті невідповідності технічного стану транспортного засобу |
| Обраний спосіб | Проєкт постанови передбачає внесення змін до Правил дорожнього руху, Порядку проведення ОТК та Порядку формування загальнодержавної бази даних з метою оптимізації процесу взаємодії між суб’єктами господарювання та державними органами, спрощення процедури проведення ОТК, установлення вичерпного переліку інформації, яка вноситься суб’єктом проведення ОТК до загальнодержавної бази даних стосовно результатів проведеного ОТК тощо. Реалізація проєкту постанови позитивно вплине на об’єктивність та прозорість проведення ОТК, оптимізує процес взаємодії суб’єктів господарювання з органами державної влади, оптимізує процес ведення загальнодержавної бази даних про результати обов’язкового технічного контролю транспортних засобів, зумовить покращення бізнес-клімату серед суб’єктів ОТК.Зокрема, необхідно виключити норми законодавства, які передбачають обов’язкове розміщення на транспортних засобах мітки радіочастотної ідентифікації, що містить інформацію про проходження ОТК транспортного засобу, оскільки на сьогодні не реалізовано систему автоматичного зчитування інформації, яку містить IDRF мітка, під час руху транспортних засобів, що, як наслідок, призводить до надлишкових витрат суб’єктів господарювання.З огляду на процеси розбудови ефективного використання технічних можливостей, автоматизації та оптимізації діяльності в системі сервісних центрів МВС та поступового переходу до електронних форм документів запроваджується протокол перевірки технічного стану транспортного засобу у вигляді електронного документа, що сприятиме реалізації Міністерством внутрішніх справ України принципів державної політики цифрового розвитку, створенню сучасних електронних форм взаємодії та доступності для громадян і суб’єктів господарювання.Зазначені зміни сприяють процесу дерегуляції сфери проведення ОТК.Крім того, запроваджується процес відеофіксації процедури проведення ОТК, який забезпечить підвищення рівня об’єктивності та прозорості під час проходження обов’язкового технічного контролю транспортних засобів та унеможливить фальсифікацію проведення ОТК суб’єктами проведення ОТК, а також, як наслідок, забезпечить добросовісну економічну конкуренцію на ринку послуг |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Вигод немає.Систематичне порушення суб’єктами проведення ОТК законодавства, що регулює відносини у сфері проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів. Недостатня якість перевірки технічного стану транспортних засобів, недотримання обсягів перевірок технічного стану транспортних засобів, як наслідок, наявність на дорогах транспортних засобів, що мають технічні недоліки, підвищує ризик настання аварій, травм та смертельних наслідків | Не передбачаються |
| Обраний спосіб | Підвищення об’єктивності проведення перевірок технічного стану транспортних засобів суб’єктами ОТК, якості таких перевірок та забезпечення накопичення об’єктивних відомостей про технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на автошляхах держави, а також посилення контролю за дотриманням обсягів перевірок технічного стану транспортних засобів | Не передбачаються |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Проєкт постанови не стосується соціально-трудової сфери.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Вигод немає | Не передбачаються |
| Обраний спосіб | Підвищення рівня безпеки дорожнього руху за рахунок експлуатації транспортних засобів у належному технічному стані без додаткових затрат | Не передбачаються |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Розподіл суб’єктів господарювання (суб’єктів ОТК) за групами не передбачається, оскільки згідно зі ст. 55 Господарського кодексу України всі суб’єкти ОТК відносяться до суб’єктів мікропідприємництва.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **Великі** | **Середні** | **Малі** | **Мікро** | **Разом** |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | Х | Х | Х | 987 | 987 |
| Питома вага групи в загальній кількості, відсотків | Х | Х | Х | 100 | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Вигод немає. На сьогодні існує надмірне регулювання господарської діяльності у сфері ОТКІснує неузгодженість Порядку проведення ОТК та Порядку формування загальнодержавної бази з чинним законодавством України | Не передбачаються |
| Обраний спосіб | Удосконалиться механізм отримання суб’єктами проведення ОТК доступу до Реєстру результатів ОТК та оптимізується процес ведення загальнодержавної бази даних про результати обов’язкового технічного контролю транспортних засобів, зокрема відбудеться перехід до електронних форм документів.Відеофіксація процесу проведення ОТК забезпечить добросовісну економічну конкуренцію на ринку послуг | Передбачаються витрати на придбання засобів відеофіксації процесу проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів та забезпечення передачі інформації про результати такого контролю до Єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ |

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають унаслідок дії регуляторного акта») | Суб’єкти господарювання великого і середнього підприємництва відсутні |
| Альтернатива 2. Обраний спосіб (Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають унаслідок дії регуляторного акта») | Суб’єкти господарювання великого і середнього підприємництва відсутні |

**ІV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблем)** | **Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)** | **Коментарі щодо присвоєння відповідного бала** |
| Збереження чинного регулювання | 1 | Надмірне регулювання господарської діяльності у сфері ОТК.Необ’єктивність та фіктивність перевірки технічного стану транспортних засобів суб’єктами ОТК, як наслідок, погіршується безпека дорожнього руху |
| Обраний спосіб | 4 | Прийняття проєкту постанови позитивно вплине на об’єктивність та прозорість проведення ОТК, оптимізує процес взаємодії суб’єктів господарювання з органами державної влади, оптимізує процес ведення загальнодержавної бази даних про результати обов’язкового технічного контролю транспортних засобів, зумовить покращення бізнес-клімату серед суб’єктів ОТК;унеможливить проведення фіктивних перевірок технічного стану транспортних засобів суб’єктами проведення ОТК |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності** | **Вигоди (підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу**  |
| Збереження чинного регулювання | Вигод немає. І надалі матимуть місце систематичні порушення з боку суб’єктів ОТК законодавства у сфері здійснення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів.Витрати суб’єктів ОТК на бланки протоколів перевірки технічного стану транспортних засобів | Відсутні | Узагалі не враховує |
| Обраний спосіб | Відеофіксація процесу проведення ОТК покращить якість проведення ОТК та унеможливить проводити ОТК фіктивно, забезпечить добросовісну економічну конкуренцію на ринку послуг. Зменшення фінансових витрат суб’єктів ОТК на бланки протоколів перевірки технічного стану транспортних засобів | Відсутні | Повністю забезпечує |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта** |
| Збереження чинного регулювання | Переваги відсутні. Відмова дозволить вирішити питання щодо об’єктивності проведення перевірок технічного стану транспортних засобів суб’єктами проведення ОТК та забезпечить дерегуляцію сфери ОТК | Відсутні |
| Обраний спосіб | Причини для відмови відсутні. Обрана альтернатива сприятиме об’єктивності проведення перевірок технічного стану транспортних засобів суб’єктами ОТК, якості таких перевірок та забезпечення накопичення об’єктивних відомостей про технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на автошляхах держави, а також посилення контролю за своєчасністю проходження обов’язкового технічного контролю транспортними засобами та безпекою дорожнього руху з боку контролюючих органів | Відсутні |

**V. Механізм та заходи, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми**

Для розв’язання проблеми пропонується внести зміни до Правил дорожнього руху, Порядку проведення ОТК та Порядку формування загальнодержавної бази даних з метою оптимізації процесу взаємодії суб’єктів господарювання з органами державної влади, усунення надлишкового регулювання діяльності суб’єктів проведення ОТК, поступового переходу до електронних форм документів та зменшення витрат як власників транспортних засобів, так і суб’єктів ОТК.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги**

Органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування додаткових витрат не зазнають.

Розроблено додаток 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта. Кількість суб’єктів малого підприємництва в загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, більше 10 %.

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

Строк дії нормативно-правового акта не обмежений у часі.

Зміна строку дії акта можлива в разі зміни правових актів, на вимогах яких базується проєкт.

Строк набрання чинності регуляторним актом: відповідно до законодавства – через місяць після опублікування.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Основними показниками результативності регуляторного акта є:

розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта, – надходження не передбачаються.

Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюється дія акта, – дія акта поширюється на всіх суб’єктів ОТК.

Час, що витрачається суб’єктами ОТК, пов’язаними з виконанням акта, – постійно.

Рівень поінформованості суб’єктів господарювання стосовно основних положень регуляторного акта – середній.

Додатковими показниками результативності акта є:

кількість об’єктивних відомостей про технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на автошляхах держави;

зменшення кількості допущених порушень законодавства у сфері проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів з боку суб’єктів ОТК під час проведення ними такого контролю;

кількість недопущених до участі в дорожньому русі транспортних засобів, що підлягають проходженню обов’язкового технічного контролю.

Проєкт розміщено на офіційному вебсайті МВС: http://www.mvs.gov.ua/.

У разі надходження пропозицій та зауважень додаткового буде проведено опитування суб’єктів господарювання щодо дії положень акта.

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

Уповноваженим органом виконавчої влади буде здійснюватися базове, повторне та періодичні відстеження результативності регуляторного акта в строки, установлені статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», за такими показниками:

кількість переданих суб’єктами ОТК інформацій про результати проведення обов’язкового технічного контролю до Єдиного державного реєстру МВС;

кількість фактів недопущення транспортних засобів до участі в дорожньому русі з причини несвоєчасного проходження ними обов’язкового технічного контролю.

Базове відстеження результативності акта буде здійснено після набрання чинності цим актом методом аналізу інформації, що передається суб’єктами ОТК, та шляхом порівняння статистичних даних, у тому числі за фактами недопущення до участі в дорожньому русі транспортних засобів, які не пройшли обов’язковий технічний контроль.

Повторне відстеження здійснюватиметься через рік після набрання чинності цим регуляторним актом. У результаті повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження результативності.

Цільові групи, які залучатимуться для проведення відстеження, – суб’єкти ОТК.

**Міністр внутрішніх справ України Денис МОНАСТИРСЬКИЙ**

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2022 року