**Аналіз регуляторного впливу**

**проєкту спільного наказу Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства економіки України «Про затвердження Змін до Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку», затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 05 квітня   
2016 року № 255/369/132/344», зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 04 травня 2016 року за № 672/28802**

**І. Визначення проблеми**

Підпункт 7 пункту 1803 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 (із змінами, далі – Угода про асоціацію), передбачає розроблення проєкту нормативно-правового акта щодо внесення змін до Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, з метою приведення нормативно-правової бази, що діє у сфері організації дорожнього руху, підготовки водіїв транспортних засобів і прийняття іспитів, видачі посвідчення водія та допуску до керування транспортними засобами, у відповідність до положень законодавства Єропейського Союзу шляхом імплементації Директиви Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС   
від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія (далі – Директива 2006/126/ЄС).

Пункт 1 стаття 7 Директиви 2006/126/ЄС передбачає, що посвідчення водія видають тільки тим кандидатам, які склали іспит з навичок і поведінки та теоретичний іспит і відповідають медичним вимогам, згідно з положеннями додатків II і III. Додаток IІ закріплює детальні мінімальні вимоги до іспитів на право керування транспортними засобами.

Відповідно до частини першої додатка ІІ Директиви 2006/126/ЄС держави-члени ЄС вживають необхідних заходів для того, щоб кандидати на   
отримання посвідчення водія мали знання й навички і демонстрували поведінку, потрібні для керування механічним транспортним засобом. Іспити, запроваджені з цією метою, повинні включати: теоретичний іспит, після якого відбувається іспит з навичок і поведінки.

Умови, відповідно до яких ці іспити повинно бути проведено та знання, навички, які кандидати у водії мають здобути, наведено безпосередньо в частині I і III додатка ІІ Директиви 2006/126/ЄС.

Так, кандидати у водії відповідно до вимог додатка ІІ Директиви 2006/126/ЄС мають бути здатними, зокрема, розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь їх серйозності, контролювати транспортний засіб на достатньому рівні, щоб не створювати небезпечні ситуації й належно реагувати, якщо такі ситуації трапляються, виконувати правила дорожнього руху, відпрацювати вправи та маневри, серед яких – підготовка до початку руху, рух заднім ходом по прямій або з поворотом праворуч або ліворуч з дотриманням правильної смуги руху, зупинку транспортного засобу на підйомі / спуску, заїзд у двір (гараж) з правого / лівого боку, маневрування (змійка, вісімка, габаритне коло), розворот транспортного засобу в обмеженому просторі з одноразовим включенням задньої передачі, паркування транспортного засобу біля бордюру (паралельно) чи заднім ходом.

# При цьому в пункті 11 «Місце проведення іспиту» частини першої додатка ІІ Директиви 2006/126/ЄС встановлено, що частину іспиту для оцінювання спеціальних маневрів можна проводити на спеціальному екзаменаційному майданчику.

Водночас слід зазначити, що в Польщі, Естонії, Австрії, Румунії і Фінляндії практичний іспит на екзаменаційному майданчику скомбіновано з іспитом в умовах дорожнього руху, подібну систему запроваджено в Україні.

Згідно з абзацом третім пункту 21 Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 року № 487 іспит з практичного керування транспортним засобом складається двома етапами – на майданчику для навчання з початкового керування транспортними засобами (далі – майданчик) та на контрольному маршруті в умовах дорожнього руху.

Відповідно до частини п’ятої статті 15 Закону України «Про дорожній рух» підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв здійснюються спеціалістами, які відповідають визначеним кваліфікаційним вимогам центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров’я. Перелік вимог до закладів, кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, визначаються спільним актом Міністерства внутрішніх справ України, центральних органів виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у сферах освіти і науки, транспорту та охорони праці.

Частиною шостою статті 15 зазначеного Закону, зокрема, визначено, що основною формою державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху за діяльністю закладів незалежно від форми власності і підпорядкування є державна акредитація закладу та атестація його викладачів, яка проводиться не рідше одного разу на п’ять років у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Підпунктом 8 пункту 8 Порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 року № 490,установлено, що для державної акредитації заклад подає до регіонального сервісного центру МВС за своїм місцезнаходженням висновок про матеріально-технічну базу закладу та її відповідність визначеним вимогам, затверджений керівником територіального сервісного центру МВС за місцезнаходженням закладу.

Вимоги до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, затверджено наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 05 квітня 2016 року   
№ 255/369/132/344, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 04 травня   
2016 року за № 672/28802 (далі – Вимоги).

Відповідно до пункту 1 розділу I Вимог заклад, що проводить підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі – заклад), для здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів повинен мати кабінети (класи), навчальні посібники і наочне приладдя, майданчик та транспортні засоби.

Конкретний перелік матеріально-технічного забезпечення закладу визначено в розділі III Вимог.

Крім того, у пунктах 2 та 3 розділу I Вимог встановлено, що заклад може бути власником або орендарем кабінетів (класів), майданчиків, транспортних засобів, що підтверджується відповідними документами. У разі проведення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів з ручним керуванням із числа інвалідів або маломобільних груп населення кабінети (класи) та майданчики обладнуються з урахуванням їх потреб.

Для підготовки, перепідготовки водіїв транспортних засобів категорій «А1», «А», «В1», «В», «С1», «С», «D1», «D», «ВЕ», «С1Е», «СЕ», «D1Е», «DЕ» заклад згідно з пунктом 1 розділу II Вимог повинен мати, зокрема майданчик, вимоги до якого визначено в пункті 5 розділу III Вимог, відповідно до яких:

майданчик повинен мати тверде покриття та бути обладнаний відповідними засобами, що виключають рух по ньому сторонніх транспортних засобів та пішоходів, а також повинен бути обладнаний такими елементами: габаритними «тунелем», «двориком», «вісімкою», «зигзагоподібним переїздом» або «змійкою», пагорбом і косогором, нерегульованим залізничним переїздом, регульованим перехрестям, дорожніми знаками, світлофорами, дорожньою розміткою;

розміри майданчика повинні забезпечувати розміщення всіх його елементів з урахуванням відстані, достатньої для виконання навчальних вправ, а самі елементи, що розміщені на майданчику, повинні бути відокремлені вертикальними стійками на спеціальних підставках.

Вимоги до площі, покриття майданчиків установлені державними стандартами, зокрема з професійно-технічної освіти за кодом 8321 «Водій мототранспортних засобів категорій «A1», «A», «B1», затвердженим наказом Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України від 10 липня 2012 року   
№ 801, та за кодом 8322 «Водій автотранспортних засобів категорій «B», «BE», «C1», «C1E», «C», «CE», «D1», «D1E», «D», «DE», затвердженим наказом Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України від 10 липня 2012 року № 802, є обов’язковими для виконання всіма професійно-технічними навчальними закладами, підприємствами, установами та організаціями, що здійснюють підготовку кваліфікованих робітників, незалежно від їх підпорядкування та форми власності.

Разом із цим діючі в Україні вимоги до майданчика давно вже не оновлювалися та не відповідають міжнародним стандартам і сучасній потребі об’єктивного виявлення здатності осіб до безпечного керування транспортним засобом, а отже залишається висока ймовірність складання практичних іспитів на майданчику без належної перевірки вмінь і навичок керування, що безпосередньо впливає на стан аварійності на дорогах і призводить до збільшення людських та економічних втрат унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Крім того, відсутність модернізації майданчиків створює умови для вчинення корупційних дій або виникнення корупційних відносин, пов’язаних з проведенням закладами іспиту із практичного керування транспортним засобом на майданчику, який не призначений для тієї чи іншої категорії транспортного засобу. Наприклад, підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв автобусів (категорії «D1», «D») не може здійснюватися на майданчику, який за будовою, площею призначений для проведення іспиту з практичного керування мопедом чи мотоциклом (категорії «А1», «А»).

Для врегулювання зазначеної проблеми розроблено проєкт спільного наказу Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства економіки України «Про затвердження Змін до Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» (далі – проєкт наказу).

Так, проєкт наказу пропонує новий додаток до Вимог, в якому викладено сучасні вимоги та підходи до обладнання, геометричних параметрів елементів майданчика, його площі залежно від категорії транспортного засобу, на якому проводиться підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв, а також до покриття майданчика, дорожніх знаків, розмітки, обладнання. У разі їх виконання відбудеться оновлення та уніфікація майданчиків.

Таке оновлення майданчиків сприятиме створенню належних умов для підготовки та проходження кандидатами у водії навчання з початкового керування та, як наслідок, отриманні на майданчику вміння та навички дозволять недосвідченим водіям – випускникам закладів уникнути безлічі непередбачуваних та небезпечних ситуацій, що можуть виникнути під час перших спроб самостійного керування транспортним засобом в умовах активного дорожнього руху.

У свою чергу така уніфікація стосується і територіальних органів з надання сервісних послуг МВС, що приймають першу частину практичного іспиту на отримання права керування транспортними засобами на майданчику, оскільки здебільшого практичне вміння керувати транспортним засобом можливо перевірити виключно на майданчику.

При цьому внаслідок оновлення майданчиків зросте попит на їх оренду, оскільки, за інформаційними даними Міністерства внутрішніх справ України, у середньому 80 % майданчиків передано в оренду, середня вартість якої становить 3500 грн на місяць з одного орендаря, завдяки чому відбудеться зростання орендних ставок і, як наслідок, збільшення доходів закладів від передачі в оренду майданчиків.

Запропоновані проєктом наказу зміни в цілому підвищать рейтинг закладів, що здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.

Ураховуючи вищезазначене, проєкт наказу спрямовано на осучаснення та оновлення вимог до майданчиків шляхом імплементації Директиви 2006/126/ЄС включно з додатками до неї та на виконання зобов’язань відповідно до Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання, а також узгоджується з положеннями права Європейського Союзу.

Заразом проєкт наказу приводить Вимоги у відповідність до положень Закону України від 07 вересня 2016 року № 1490-VIII «Про внесення зміни до Закону України «Про ратифікацію Конвенції про права інвалідів і Факультативного протоколу до неї», яким унесено зміни до цих документів відповідно до оновленого офіційного перекладу українською мовою Конвенції про права осіб з інвалідністю і [Факультативного протоколу до неї](https://ips.ligazakon.net/document/view/mu06282?ed=2006_12_13) та замінено слово «інваліди» словами «особи з інвалідністю». Ця назва є більш коректною, прийнятною та не дискримінаційною.

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

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

Проблема не може бути розв’язана за допомогою чинних регуляторних актів, оскільки проєкт акта спрямовано на вдосконалення відповідних існуючих відносин.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Ціллю прийняття проєкту наказу є запровадження сучасних вимог та підходів до обладнання, площі майданчика та його елементів, до покриття майданчика, дорожніх знаків, розмітки, обладнання, оновлення майданчиків шляхом внесення змін до відповідних Вимог та виконання Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання в частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС.

Проєкт наказу має сприяти розв’язанню проблем та досягненню цілей, зазначених у розділі І аналізу регуляторного впливу.

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

1. Визначення альтернативних способів

| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| --- | --- |
| Альтернатива 1  **Збереження чинного регулювання** | Складання особами практичних іспитів на майданчику без належної перевірки їх вмінь і навичок керування безпосередньо впливає на стан аварійності на дорогах, збільшення людських та економічних втрат внаслідок дорожньо-транспортних пригод.  При цьому внаслідок неналежного рівня підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, навчання керуванню транспортними засобами кандидатів у водії знижується рейтинг спеціалістів закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв.  Зниження рейтингу спеціаліста з практичного навчання керуванню транспортним засобом є підставою для його переатестації.  Невиконання Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта щодо внесення змін до Вимог в частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС.  Отже, збереження чинного регулювання є неприйнятним |
| Альтернатива 2  **Обраний спосіб** | Прийняття такого регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, визначених розділом ІІ аналізу регуляторного впливу, зокрема забезпечить створення більш сприятливих умов для взаємодії закладів з особами, що проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв. Оновлення та уніфікація майданчиків дозволить підвищити рівень підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів та навчання керуванню транспортними засобами кандидатів у водії, що підвищить рейтинг закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв, з метою вирішення описаних у розділі І проблем, і адаптацію національного законодавства до вимог Європейького Союзу, а також забезпечить формування позитивного іміджу держави |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  **Збереження чинного регулювання** | Не передбачаються | Порушення зобов’язань відповідно до Угоди про асоціацію та невиконання Плану заходів з її виконання |
| Альтернатива 2  **Обраний спосіб** | Прийняття акта дозволить удосконалити механізм підготовки водіїв (кандидатів у водії), сприятиме підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, зменшенню травматизму, людських та економічних втрат внаслідок дорожньо-транспортних пригод.  Виконання Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта стосовно внесення змін до Вимог в частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС.  Підвищення рівня впізнаваності України та іміджу держави в цілому | Не передбачаються |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  **Збереження чинного регулювання** | Не передбачаються | Відсутність доступу до якісних навичок керування транспортними засобами кандидатів у водії |
| Альтернатива 2  **Обраний спосіб** | Унаслідок установлення оновлених вимог до майданчиків очікується підвищення рівня підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів та навчання керуванню транспортними засобами кандидатів у водії | Не передбачаються |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання, задіяних у сфері підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **Великі** | **Середні** | **Малі** | **Мікро** | **Разом** |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | Х | Х | 450 (які пройшли державну акредитацію та отримали сертифікат, а також які є власниками майданчика) | Х | 450 (які пройшли державну акредитацію та отримали сертифікат, а також які є власниками майданчика) |
| Питома вага групи в загальній кількості, відсотки | Х | Х | 100 | Х | 100 |

\* Бралась до уваги інформація єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України щодо кількості суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  **Збереження чинного регулювання** | Відсутні | У разі збереження чинного регулювання суб’єкти господарювання не мають можливості здійснювати навчання з початкового керування транспортними засобами на належним чином облаштованих майданчиках для оцінки навичок і умінь кандидатів у водії з керування транспортними засобами. Дані обставини знижують рівень підготовки кандидатів у водії та, як наслідок, відбувається зниження рейтингу закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв |
| Альтернатива 2  **Обраний спосіб** | Прийняття акта дозволить удосконалити механізм підготовки водіїв (кандидатів у водії), що створить більш сприятливі умови в цій сфері, а також комфортні умови для взаємодії закладів з особами, що проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв, як наслідок, більше осіб будуть заінтересовані отримувати відповідні навички водіння в закладі за відповідну плату.  Створення позитивного та конкурентоспроможного іміджу для закладів, які навчають практичній підготовці водіїв (кандидатів у водії).  Установлення сучасних вимог щодо обладнання майданчика для навчання з початкового керування транспортними засобами.  Унаслідок оновлення майданчиків зросте попит на їх оренду, як наслідок, відбудеться збільшення доходів закладів від передачі в оренду майданчиків (орієнтовно в мінімальному розмірі 200 000 грн на місяць), що в подальшому сприятиме окупності їх витрат | Одноразові витрати коштів для суб’єктів господарювання, яким необхідно обладнати майданчики для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, – 3960 гривень  (з розрахунку на один майданчик площею  240 м2) |

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати за альтернативами** | **Сума витрат, гривень** |
| Альтернатива 1  **Збереження чинного регулювання** | Не передбачаються |
| Альтернатива 2  **Обраний спосіб** | Одноразові витрати коштів для суб’єктів господарювання, яким необхідно обладнати майданчики для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, – 1 782 000 грн, з розрахунку  450 суб’єктів господарювання, які є власниками майданчиків та здійснюють діяльність у сфері підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, Х 3960 гривень (витрати на облаштування одного майданчика площею 240 м2 ) |

**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** | Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є неефективною у зв’язку з невиконанням Угоди про асоціацію  та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта стосовно внесення змін до Вимог в частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС. Збереження чинного регулювання унеможливлює оновлення майданчиків та встановлення до них сучасних вимог, а також вдосконалення механізму підготовки водіїв (кандидатів у водії) та прийняття в них іспитів на облаштованих майданчиках | |
| Обраний спосіб | | **4** | Проєкт акта покращує процедуру підготовки водіїв (кандидатів у водії), що створить більш сприятливі умови в цій сфері, а також більш комфортні умови для взаємодії закладів з особами, що проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв, як наслідок більше осіб будуть заінтересовані отримувати відповідні навички водіння в закладі за відповідну плату.  На виконання Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта стосовно внесення змін до Вимог у частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС | |
|  | |  |  | |
| **Рейтинг результативності** | **Вигоди (підсумок)** | | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу** |
| Збереження чинного регулювання | Немає | | Невиконанням Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта стосовно внесення змін до Вимог у частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС | Узагалі не враховує |
| Обраний спосіб | Проєкт акта забезпечує створення більш сприятливих умов для взаємодії закладів з особами, що проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв, покращує процедуру підготовки водіїв (кандидатів у водії), як наслідок, більше осіб будуть заінтересовані отримувати відповідні навички водіння в закладі за відповідну плату.  Унаслідок оновлення майданчиків зросте попит на їх оренду, як наслідок, відбудеться збільшення доходів закладів від передачі в оренду майданчиків | | Одноразові витрати коштів для суб’єктів господарювання, яким необхідно оновити майданчики для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.  Витрати наведено у відповідній таблиці | Повністю забезпечує |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта** |
| Збереження чинного регулювання | Збереження чинного регулювання унеможливлює виконання Угоди про асоціацію та Плану заходів з її виконання щодо розроблення проєкту нормативно-правового акта стосовно внесення змін до Вимог у частині імплементації, зокрема Директиви 2006/126/ЄС, удосконалення механізму підготовки водіїв (кандидатів у водії) та забезпечення закладами доступу якісної підготовки на відповідних майданчиках майбутніх водіїв транспортних засобів.  Ураховуючи викладене, збереження чинного регулювання є неприйнятним | Відсутні |
| Обраний спосіб | Проєкт акта забезпечує створення більш сприятливих умов для взаємодії закладів з особами, що проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв, а також здійснення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв (кандидатів у водії) транспортних засобів, як наслідок, більше осіб будуть заінтересовані отримувати відповідні навички водіння в закладі за відповідну плату.  Унаслідок оновлення майданчиків зросте попит на їх оренду, як наслідок, відбудеться збільшення доходів закладів від передачі в оренду майданчиків.  Створення позитивного та конкурентоспроможного іміджу для закладів, які навчають практичній підготовці водіїв (кандидатів у водії).  Складання особами практичних іспитів на оновленому майданчику забезпечить належну перевірку їх вмінь і навичок керування, що в подальшому безпосередньо впливатиме на стан аварійності на дорогах, зменшення людських та економічних втрат унаслідок дорожньо-транспортних пригод | Відсутні |

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

Механізмом, який забезпечить розв’язання визначеної проблеми, є затвердження Змін до Вимогу частині встановлення чітких, конкретних вимог до майданчиків.

Для розв’язання проблеми, визначеної в пункті І цього аналізу регуляторного впливу, передбачається:

оновлення існуючих майданчиків;

установлення сучасних вимог до майданчика для навчання з початкового керування для кандидатів у водії транспортних засобів;

установлення окремих вимог до облаштування зон виконання вправ на елементах майданчика;

установлення вимог до розмірів площі майданчика для оцінки навичок і умінь кандидатів у водії та навчання з початкового керування;

установлення комплексу елементів майданчика для набуття навичок і умінь кандидатів у водії та навчання з початкового керування транспортними засобами категорій «А1», «А» та «В1»;

установлення комплексу елементів майданчика для набуття навичок і умінь кандидатів у водії та навчання з початкового керування транспортними засобами категорій «В», «С1», «С», «D1», «D», «ВЕ», «С1Е», «СЕ», «D1Е», «DЕ».

Організаційні заходи, які необхідно вжити для впровадження регуляторного акта:

дії суб’єктів господарювання – ознайомлення з регуляторним актом та дотримання його положень;

дії органів державної влади – дотримання положень, які передбачені Змінами до Вимог під час виконання своїх повноважень.

**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**

Органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування додаткових витрат не зазнають, а тому розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не здійснювався.

Тест малого підприємства (М-Тест) розроблено відповідно до додатка 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308.

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

Строк дії регуляторного акта не обмежено в часі.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива в разі зміни правових актів України вищої юридичної сили, на вимогах яких базується проєкт.

Строк набрання чинності регуляторним актом: відповідно до законодавства – через дванадцять місяців після його офіційного оприлюднення.

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

Показниками результативності регуляторного акта є забезпечення належної діяльності навчальних закладів, що здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.

Розмір надходжень до державних та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта, – прямих надходжень до державного бюджету не передбачається.

Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюється дія акта, –   
450 суб’єктів господарювання, які є власниками майданчика та здійснюють діяльність у сфері підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.

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

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

Проєкт розміщено на офіційному вебсайті МВС: <http://www.mvs.gov.ua/>. Додатково буде проведено опитування серед суб’єктів господарювання стосовно дії положень акта в разі надходження пропозицій та зауважень.

Прогнозними показниками результативності регуляторного акта є:

1. Кількість нових закладів, в яких майданчики відповідають установленим вимогам.

2. Кількість закладів, в яких майданчики були приведені у відповідність до встановлених вимог.

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

Стосовно регуляторного акта розробник буде здійснювати базове, повторне та періодичне відстеження його результативності у строки, установлені статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Базове відстеження результативності акта буде проведено через один рік після набрання чинності цим актом шляхом аналізу та підрахунку статистичних даних про кількість навчальних закладів з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, які пройшли державну акредитацію, з оновленим майданчиком (приведеним у відповідність до вимог, які встановлюються) протягом року та отримали сертифікати про державну акредитацію, кількості виданих свідоцтв про закінчення закладу та рівня підготовки водіїв (кандидатів у водії).

Повторне відстеження буде здійснюватися через два роки з дня набрання чинності цим регуляторним актом. У результаті повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстежень.

Періодичне відстеження здійснюватиметься один раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта. Періодичне відстеження буде здійснюватися раз на три роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження. У результаті проведення відстеження відбудеться порівняння показників повторного відстеження.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний.

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

Цільові групи, які залучатимуться для проведення відстеження,– суб’єкти господарювання, що отримали сертифікат про державну акредитацію, є власниками майданчиків та здійснюють навчання з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та Міністерство внутрішніх справ України.

**Міністр внутрішніх справ України Денис МОНАСТИРСЬКИЙ**

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