**Аналіз регуляторного впливу**

**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України**

**«Про внесення змін до Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів»**

**І. Визначення проблеми**

На сьогодні підготовка та перепідготовка водіїв транспортних засобів здійснюється відповідно до погоджених територіальним органом з надання сервісних послуг МВС за місцезнаходженням закладу навчальних планів та програм, розроблених акредитованими закладами згідно з Типовою навчальною програмою підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 02 березня 2010 року № 229.

За статистичними даними, на жаль, в Україні зростає кількість дорожньо-транспортних пригод за участю водіїв, які керують транспортними засобами менше року.

**Однією з причин високої аварійності на шляхах є недосконала організація підготовки водіїв транспортних засобів, адже значна частина слухачів автошкіл не отримує потрібних знань і навичок. Принаймні про це говорять самі автолюбителі.**

**Аналізуючи роботу закладів, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів, спілкуючись з особами, які навчаються в таких закладах, можна дійти висновку, що основним завданням роботи автошкіл є не оволодіння учнями навичками керування транспортними засобами, не засвоєння правил дорожнього руху та застосування їх в умовах дорожнього руху, а підготовка осіб до складання іспитів у сервісних центрах МВС. Тому таке навчання зводиться до заучування питань білетів, за якими складаються іспити.**

**Особи, які навчаються в автошколах, нарікають також на недостатню кількість годин, відведених для навчання керуванню транспортними засобами. Запропонованого автошколами часу (20 годин) замало для оволодіння технікою керування транспортним засобом.**

**Хоча Типовою навчальною програмою підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів і встановлена кількість годин, необхідних для практичних занять з керування транспортними засобами, більшість автошкіл застосовують 20-годинний курс практичних занять як базовий, що недостатньо для того, щоб впевнено керувати транспортним засобом.**

**Саме від рівня отриманих знань, оволодіння необхідними навичками керування транспортними засобами залежить безпека учасників дорожнього руху.**

Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів потребує імплементації деяких норм міжнародного законодавства в частині теоретичних знань, навичок та поведінки водія при керуванні транспортними засобами для належної безпеки дорожнього руху, відповідно до завдання 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.

 З метою вирішення проблемних питань щодо якості навчання в закладах, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів, установлення належних вимог до систематизації тем (модулів) з керування транспортними засобами, зокрема до їх форми та змісту, стосовно всіх і окремих категорій транспортних засобів, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху (одне з ключових завдань Директиви 2006/126/ЄС), розроблено проєкт акта, який передбачає внесення деяких змін до Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 02 березня 2010 року № 229.

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

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

Проблема не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів. Вирішення проблеми потребує внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України.

Чинні регуляторні акти не врегульовують відносин, що спрямовані на подолання проблеми.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Проєкт постанови спрямований на розв’язання проблем, визначених у попередньому розділі цього аналізу регуляторного впливу.

Основними цілями його розроблення є:

підвищення якості підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів;

належна організація підготовчого процесу, засвоєння особами теоретичних та практичних знань, навичок з керування транспортними засобами з необхідною конкретизацією варіативної складової, а також з метою систематизації, гармонізації та адаптації матеріалу з підготовки та

перепідготовки водіїв транспортних засобів за категоріями відповідно до міжнародних норм;

підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також їх тяжкості, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху.

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

1. Визначення альтернативних способів

| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| --- | --- |
| Збереження чинного регулювання | Збереження чинного регулювання унеможливлює вирішення проблемних питань щодо належної організації підготовчого процесу засвоєння особами теоретичних та практичних знань, навичок з керування транспортними засобами.Отже, збереження чинного регулювання є неприйнятним. |
| Обраний спосіб | Прийняття зазначеного проєкту акта забезпечує вирішення проблемних питань у сфері підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, підвищення рівня безпеки дорожнього руху, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху (одне з ключових завдань Директиви 2006/126/ЄС), установлення належних вимог до систематизації тем (модулів) з керування транспортними засобами, зокрема до їх форми та змісту, стосовно всіх і окремих категорій транспортних засобів, вимог з теоретичної підготовки та перепідготовки.Головною перевагою проєкту регуляторного акта є можливість закладів, що здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів (далі – суб’єкт господарювання), розробляти робочі програми за категоріями транспортних засобів та за необхідності змінювати варіативний компонент змісту робочої тематичної програми навчальних тем (модулів) базового або спеціального періоду до 20 відсотків. Проєкт акта передбачає також можливість суб’єктів господарювання самостійно визначати послідовність вивчення розділів і тем базового та спеціального періоду, оскільки Типова тематична програма розкриває рекомендовану послідовність їх вивчення.Крім того, Типова навчальна програма визначає мінімальну кількість навчальних годин, що дає можливість суб’єктам господарювання самостійно встановлювати необхідну для кожної категорії транспортних засобів кількість годин для підготовки та перепідготовки водіїв |

Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Відсутні. Альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставленої мети. | Додаткові витрати відсутні.  |
| Обраний спосіб | Прийняття акта дозволить зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод, знизити рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також їх тяжкості, створити безпечні та комфортні умови для учасників дорожнього руху | Відсутні. Реалізація положень акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат з боку держави |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Відсутні. Альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставленої мети | Додаткові витрати відсутні |
| Обраний спосіб | Громадяни матимуть змогу отримати необхідний рівень знань та навичок з керування транспортними засобами, засвоїти правила дорожнього руху, що, у свою чергу, сприятиме зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, зниженню рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також їх тяжкості, створенню безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху | Не передбачаються |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **Великі** | **Середні** | **Малі** | **Мікро** | **Разом** |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | – | – | – | 1 821 | 1 821 |
| Питома вага групи в загальній кількості, відсотків | – | – | – | 100 | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Збереження чинного регулювання | Відсутні. Альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставленої мети | Альтернатива неприйнятна.Відсутня можливість досягнення поставлених цілей |
| Обраний спосіб | Прийняття акта дозволить суб’єктам господарювання:розробляти робочі програми за категоріями транспортних засобів та змінювати варіативний компонент змісту робочої тематичної програми навчальних тем (модулів) базового або спеціального періоду до 20 відсотків;самостійно визначати послідовність вивчення розділів і тем базового та спеціального періоду;самостійно встановлювати необхідну для кожної категорії транспортних засобів кількість годин, необхідних для підготовки та перепідготовки водіїв | Сумарні витрати мікропідприємництва на виконання запланованого регулювання за 1 рік становлять – 500 392,59 грн  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати за альтернативами** | **Сума витрат, гривень** |
| Альтернатива 1. **Збереження чинного регулювання**  | Витрати відсутні.При цьому відсутня й можливість самостійно визначати необхідний обсяг навчальних програм з теоретичної та практичної підготовки водіїв транспортних засобів |
| Альтернатива 2. **Обраний спосіб** | Сумарні витрати мікропідприємництва на виконання запланованого регулювання становлять 500 392,59 грн |

**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** |
| 1 | 2 | 3 |
| Збереження чинного регулювання | 1 | Збереження чинного регулювання унеможливлює вирішення проблемних питань  |
| Обраний спосіб | 4 | Суб’єкти господарювання матимуть змогу самостійно визначати необхідний обсяг навчальних програм з теоретичної та практичної підготовки водіїв транспортних засобів.Підвищення рівня знань та навичок з керування транспортними засобами осіб, які навчаються в автошколах, значно зменшить рівень аварійності на дорогах.Крім того, урегульовується питання імплементації та адаптації норм національного законодавства до міжнародного у сфері підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів |
| **Рейтинг результативності** | **Вигоди (підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи** |
| Збереження чинного регулювання | Відсутні Альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставленої мети | Відсутні  | Узагалі не враховує |
| Обраний спосіб  | Прийняття акта забезпечить у повній мірі досягнення поставлених цілей | Витрати у суб’єктів господарювання наведені у відповідних таблицях | Повністю забезпечує |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників** |
| Збереження чинного регулювання | Переваги відсутні. Збереження чинного регулювання унеможливлює вирішення проблемних питань | Відсутні |
| Обраний спосіб | Причини для відмови відсутні. Обрана альтернатива дозволить покращити рівень підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів | Відсутні |

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

Суб’єктам господарювання, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів, необхідно:

ознайомитися з положеннями проєкту регуляторного акта;

привести у відповідність до Типової програми власні робочі програми.

Дії органів державної влади:

забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Міністерства внутрішніх справ України.

**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**

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

Прийняття запропонованого проєкту акта сприятиме вдосконаленню процесу підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, що, у свою чергу, підвищить якість навчання.

Прийняття та оприлюднення проєкту акта в установленому порядку забезпечить доведення його до відома суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування та громадян.

Прийняття проєкту акта не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода в разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується. Регуляторний акт стосується суб’єктів малого підприємництва.

Розрахунок витрат суб’єктів малого підприємництва (Тест малого підприємництва) проведено відповідно до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта».

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

Строк дії регуляторного акта не обмежено.

Строк набрання чинності регуляторним актом: відповідно до законодавства – з дня його офіційного опублікування.

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

Основними показниками результативності регуляторного акта є:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта;

кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб’єктами господарювання та/або фізичними особами, пов’язаними з виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній. Проєкт постанови розміщено на офіційному вебсайті МВС: <http://www.mvs.gov.ua/>.

Додатковими показниками результативності регуляторного акта є:

кількість навчальних закладів, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів;

кількість фізичних осіб, які пройшли курс підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів відповідно до затверджених програм (планів).

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

Стосовно регуляторного акта уповноваженим органом виконавчої влади буде здійснюватися 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 регуляторного акта буде здійснюватися до дня набрання чинності регуляторним актом шляхом аналізу та підрахунку статистичних даних про кількість навчальних закладів, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів. Для базового відстеження будуть використані зауваження та пропозиції суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта.

Повторне відстеження буде здійснюватися через рік після набрання чинності цим регуляторним актом. Під час повторного відстеження проводитиметься моніторинг інформації щодо кількості осіб, які пройшли курс підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів відповідно до затверджених програм (планів). У результаті повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстежень.

Періодичне відстеження буде здійснюватися раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження. У результаті проведення періодичного відстеження відбудеться порівняння показників повторного відстеження.

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

Цільові групи, які будуть залучатися для проведення відстежень, – МВС та його територіальні органи, суб’єкти господарювання, які здійснюють підготовку та перепідготовку водіїв транспортних засобів.

**Міністр внутрішніх справ України Денис МОНАСТИРСЬКИЙ**

**\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 р.**