**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України**

«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України   
від 22 грудня 2010 р. № 1166»

**1. Резюме**

Метою проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166» (далі – проєкт постанови) є врегулювання термінів та познак категорій колісних транспортних засобів, відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року (далі – Женевська угода 1958 року), Регламенту (ЄС) № 168/2013 від 15 січня 2013 року про затвердження та нагляд за ринком дво- та триколісних транспортних засобів та квадроциклів, а також актуалізації єдиних вимог до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються, визначених постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166 (далі – Єдині вимоги).

**2. Проблема, яка потребує розв’язання**

З часу затвердження Єдиних вимог в законодавстві України та Європейського Союзу сталися значні зміни, які потребують внесення відповідних змін до зазначеної постанови та пов’язаних нормативно-правових актів, оскільки терміни та познаки категорій колісних транспортних засобів розширені у порівнянні з прийнятими Єдиними вимогами.

Зокрема Женевська угода 1958 року, Зведена резолюція про конструкції транспортних засобів (СР.3) - (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 від 30 червня   
2011 року - документ ЄЕК ООН), Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (далі – Віденська угода 1997 року), Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 року (ДОПНВ), Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність, Регламент (ЄС) № 168/2013 від 15 січня 2013 року про затвердження та нагляд за ринком дво- та триколісних транспортних засобів та квадроциклів посилаються на категорії колісних транспортних засобів, які відсутні в Єдиних вимогах.

У зв’язку з цим значна кількість транспортних засобів, особливо категорії L, не можуть імпортуватись до України та використовуватись на дорогах загального користування.

Крім того, з часу прийняття Єдиних вимог в Україні у сферу експлуатації введено транспортні засоби, в яких застосовано високовольтне обладнання, зокрема з гібридними урухомниками та з паливними елементами, повний доступ до якого відкривається під час ремонту, та може нести загрозу життю працівників на відстані у випадку порушення правил користування (експлуатації) колісних транспортних засобів.

Також на ринку колісних транспортних засобів все більше з’являється мототехніка – дво- і триколісні мопеди, дво- і триколісні мотоцикли, мотоцикли з бічними причепами, легкі та важкі дорожні квадроцикли, а також легкі квадромобілі та важкі позадорожні квадромобілі, які також мають високовольтне обладнання.

Таким чином, для урегулювання питань безпечної експлуатації зазначених транспортних засобів з урахуванням Правил ООН, недопущення колізій у законодавстві необхідно актуалізувати Єдині вимоги, ввести визначення категорій колісних транспортних засобів, які мають розширене значення та які відповідають міжнародним технічним регламентам – Правилам ООН, доданим до Женевської угоди 1958 року, міжнародним технічним Приписам ООН, доданим до Віденської угоди 1997 року, та законодавству ЄС.

Прийняття цієї постанови сприятиме виконанню Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Крім того, з метою недопущення розбіжностей у класифікації колісних транспортних засобів постанова врегулює питання щодо документів, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу.

**3. Суть проекту акта**

Проєктом постанови пропонується внести зміни до Єдиних вимог, доповнивши їх новими термінами та познаками категорій колісних транспортних засобів, що відповідають останнім змінам Женевської угоди 1958 року та законодавства ЄС, а також визначити документи, що підтверджують класифікацію колісного транспортного засобу.

**4. Вплив на бюджет**

Реалізація постанови не потребує додаткового фінансування   
з Державного бюджету України чи місцевих бюджетів.

**5. Позиція заінтересованих сторін**

Реалізація постанови впливатиме на ключові інтереси заінтересованих сторін, прогноз впливу додається.

Проєкт постанови не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку.

Проєкт постанови не стосується соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю і не потребує погодження з уповноваженими представниками від всеукраїнських профспілок, їх об’єднань, всеукраїнських об’єднань організацій роботодавців.

Проєкт постанови не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності, тому не потребує розгляду Науковим комітетом Національної ради з питань розвитку і технологій.

Проєкт постанови не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

Проєкт постанови оприлюднено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури для отримання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб та їх об’єднань.

**6. Прогноз впливу**

Реалізація постанови впливатиме на урегулювання ринку колісних транспортних засобів в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки щодо врегулювання визначень і позначень категорій колісних транспортних засобів.

Зазначені досягнення створять сприятливий інвестиційний клімат у підприємницькій діяльності у галузі транспорту, що у свою чергу позитивно впливатиме на розвиток регіонів та створення нових робочих місць.

**7. Позиція заінтересованих органів**

Проєкт постанови потребує погодження з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством фінансів України, [М](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245427548&cat_id=245427156)іністерством внутрішніх справ України, Державною регуляторної службою України.

Проєкт постанови потребує проведення правової експертизи Міністерством юстиції України.

**8. Ризики та обмеження**

У проєкті постанови відсутні положення, що:

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов’язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації.

Проєкт постанови не потребує проведення цифрової експертизи та отримання висновку Міністерства цифрової трансформації України про проведення цифрової експертизи, у зв’язку з тим, що проєкт постанови не стосується питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії надання адміністративних послуг або цифрового розвитку.

Проєкт постанови не потребує рішення Антимонопольного комітету України про нову державну допомогу суб’єктам господарювання, оскільки не передбачає надання державної допомоги суб’єктам господарювання. Дія Закону України «Про державну допомогу суб’єктам господарювання» не поширюється на проєкт постанови та на підтримку суб’єктів господарювання.

**9. Підстава розроблення проекту акта**

Проєкт постанови розроблено з метою імплементації Регламенту (ЄС)   
№ 168/2013 від 15 січня 2013 року про затвердження та нагляд за ринком дво- та триколісних транспортних засобів та квадроциклів та на виконання пункту 18913  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 р. № 1106.

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 р.