

**ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
УКРАЇНСЬКА АСОЦІАЦІЯ АВТОШКІЛ**

PUBLIC ORGANIZATION

UKRAINIAN DRIVING SCHOOL ASSOCIATION

ID code 44759040 , UA973052990000026002040120015 UAH KRU CB

"Privatbank" Vyshneve ,MFO 305299

08153 Boiarka, 41 Bilohorodska Street, 52

tel. ,+380 67 9095411 ,+380 674636973

<https://www.facebook.com/groups/poudsa>

<https://www.facebook.com/groups/forumDrivingschool>

Email; udsaukraine22@gmail.com

№ 5 від 28.09.2022 р.

Міністру внутрішніх справ України Начальнику ГСЦ МВС

Монастирському Д.А. Рудіку М.М.

01601, м. Київ, вул. Академіка Богомольця, 10 04071, м. Київ, вул.

Лук'янівська, 62

e-mail: vidkrytist@mvs.gov.ua, pgmia@mvs.gov.ua e-mail: info@hsc.gov.ua

**Міністру інфраструктури України Голові Державної регуляторної
служби**

Кубракову О.М. Кучеру О.В.

01135 м. Київ, проспект Перемоги, 14 01011, м. Київ, вул. Арсенальна,
9/11

e-mail: miu@mtu.gov.ua e-mail: inform@drs.gov.ua

**Першому віце-прем'єр-міністру України - Голові Національного
агентства**

Міністру економіки України з питань запобігання корупції

Свириденко Ю.А. Новікову О.Ф.

01008, м. Київ, вул. Грушевського, 12/2 01103, м. Київ, б-р Дружби

Народів, 28

e-mail: meconomy@me.gov.ua e-mail: info@nazk.gov.ua

Міністру освіти і науки України Міністру юстиції України

Шкарлету С.М. Малюсцьці Д.Л.

01135, м. Київ, проспект Перемоги, 10 01001, м. Київ, вул. Арх.

Городецького, 13

e-mail: ez@mon.gov.ua e-mail: callcentre@minjust.gov.ua,

themis@minjust.gov.ua

**Голові Комітету Верховної Ради України Голові Комітету Верховної
Ради України**

**з питань правоохоронної діяльності з питань антикорупційної
політики**

Іонушасу С.К. Радіній А.О.

01008, м. Київ, вул. Грушевського, 5 01008, м. Київ, вул. Садова, 3-А

e-mail: ionushas@rada.gov.ua e-mail: crimecor@rada.gov.ua

БІЗНЕС-ОМБУДСМЕНУ ЄВРОПЕЙСЬКІЙ АСОЦІАЦІЇ АВТОШКІЛ

Роману Ващуку (European Driving Schools Association)

04070, м. Київ, вул. Спаська, 30-A Belgium, Brussels, Rue de la Jonchaie, 17-1040

e-mail: info@boi.org.ua, pr@boi.org.ua e-mail: info@efa-eu.com

КРИТИЧНІ ЗАУВАЖЕННЯ

**ЩОДО КОРУПЦІЙНИХ ТА ШКІДЛИВИХ ПОЛОЖЕНЬ
ДЛЯ НЕФІКТИВНОЇ ЧАСТИНИ РИНКУ ПІДГОТОВКИ ВОДИЇВ**

проекту наказу МВС, Міносвіти, Мінінфраструктури, Мінекономіки "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"

Цим листом повідомляємо, що **УКРАЇНСЬКА АСОЦІАЦІЯ АВТОШКІЛ**, **ЧЛЕН ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АСОЦІАЦІЇ АВТОШКІЛ** повністю підтримує критичні зауваження команд "Разом проти корупції" (М.Серебряков) та ГО "Українська асоціація автошкіл" та суб'єктів ринку до проекту наказу МВС, Міносвіти, Мінінфраструктури, Мінекономіки "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", викладені в листі РПК від 27.09.2022 р. № ТАС-26, та їх заклик не підписувати (не затверджувати) зазначений проект НПА, відмовити в державній реєстрації та відкликати його у зв'язку з наступним.

29.08.2022 р. на сайті Міністерства внутрішніх справ України було опубліковано проект наказу МВС, Міносвіти, Мінінфраструктури, Мінекономіки "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".

Детально опрацювавши запропонований проект наказу, направляємо наші критичні зауваження та обґрунтування недоліків проекту наказу МВС, МОН, Мінінфраструктури, Мінекономіки "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", що додаються:

1. Чергова спроба незаконно та необґрунтовано нав'язати автошколам масову акредитацію з метою вимагання хабарів (перехідні положення та АРВ)

Відповідно до АРВ до проекту НПА, базове відстеження результативності акта буде проведено через один рік після набрання ним чинності шляхом аналізу та підрахунку статистичних даних про кількість 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 водіїв).

Звертаємо увагу, що ринок підготовки водіїв неодноразово зіштовхувався зі спробами сервісних центрів МВС нав'язати автошколам масову акредитацію під будь-якими надуманими приводами, аби примусово схилити їх до дачі хабарів та провести штучний перерозподіл ринку на користь "своїх" автошкіл.

Більше того, така акредитація жодним чином не забезпечує більш якісну підготовку водіїв, оскільки всі фіктивні автошколи вже є акредитованими і безперешкодно продають свідоцтва, тобто акредитаційні комісії де-факто провалили роботу з "відсіювання" фіктивних автошкіл. Навпаки, використання акредитації як інструменту збору "данини" з ринку, а іншої функції вона не виконує, погіршує становище нефіктивних автошкіл та сприяє фіктивним, що, в свою чергу, має негативний вплив на безпеку на дорозі.

Не дарма було так важко відстояти по-справжньому безстрокову акредитацію автошкіл у 2019 році, коли було затверджено зміни до ключових постанов Кабінету Міністрів у сфері підготовки водіїв.

Проведення масової акредитації всіх автошкіл у зв'язку зі зміною НПА, та ще й під час дії воєнного стану (який, на жаль, продовжиться і в 2023 році), під приводом актуалізації вимог до майданчиків – це корупція та прямий ризик вибіркового підходу при здійсненні акредитації (залежно від наближеності автошколи до посадових осіб сервісних центрів МВС та сплати/несплати хабарів). Якщо не заборонити такі дії (акредитацію) прямим текстом, це призведе до нав'язування автошколам акредитації та здійснення репресій – доведено спробами РСЦ МВС безпідставно примусити автошколи пройти акредитацію (доки центральний апарат МВС це не зупинив) у зв'язку з:

- 1) приведенням автошколами своїх робочих програм та планів з підготовки водіїв у відповідність до Типової навчальної програми (постанова № 1045), яка передбачає скорочення теоретичного курсу підготовки водіїв на 40 годин ("скорочення терміну навчання"), на виконання урядового ж рішення;
- 2) збільшенням максимальної тривалості занять на окремі категорії ТЗ до 5 годин та зменшенням теоретичного курсу на максимум 20 % тем ("скорочення терміну навчання") відповідно до урядових же рішень (постанови № 360 та № 584 поточного року);
- 3) зміною назви 20-годинного курсу практичного керування ТЗ для відкриття нижчих категорій на 20-годинний курс перепідготовки ("новий напрям діяльності"), на виконання урядового ж рішення (постанова № 601 поточного року).

Довідково: значній частині автошкіл у разі затвердження проекту НПА в редакції, запропонованій ГСЦ МВС, доведеться безпідставно замінити майданчики на об'єкти більшої площі, що матиме наслідком масову переакредитацію автошкіл відповідно до п. 16 розділу II **Інструкції про порядок організації роботи територіальних органів з надання сервісних**

послуг Міністерства внутрішніх справ України щодо державної акредитації закладів, які проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів (Наказ МВС від 07.12.2009 р. № 515).

2. Незаконна, необґрунтована та корупційна вимога щодо доступності інфраструктури для інвалідів та інших маломобільних груп населення в автошколах, які не здійснюють підготовку таких учнів, тобто 99,9 % закладів (п. 3 розділу I Вимог)

Подібні вимоги повністю знищують легальний ринок підготовки водіїв.

Автошколи не здійснюють підготовку інвалідів і не мають такого права, за винятком 1 спеціалізованого закладу на всю країну.

Передусім, в неспеціалізованих автошколах (практично всіх) відсутні спеціалізовані транспортні засоби різних типів залежно від виду, ступеню та характеру тілесних ушкоджень або інших причин інвалідності. Тоді як в Україні з 2012 року не випускаються учбові транспортні засоби для навчання практичному керуванню осіб з інвалідністю або інших маломобільних груп населення.

Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів (ПКМ від 06.10.2021 р. № 1045) не містить положень, які б враховували особливості підготовки водіїв з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Тому незрозуміло, навіщо вимагати від них величезних видатків на інклюзивність, якщо нікому буде нею скористатися. Навіть керівництво цієї однієї спеціалізованої автошколи вважає цю ідею повністю абсурдною, оскільки учням-інвалідам немає жодної користі від інклюзивності в автошколах, в яких вони не вчитимуться.

До того ж, більшість сервісних центрів МВС та їх майданчиків для приймання практичного іспиту самі навіть близько не відповідають вимогам, які ГСЦ МВС хоче висувати автошколам, що є явним проявом політики подвійних стандартів, та ще й з нульовим ККД для спільноти, якій проект НПА нібито має допомогти.

Зараз в абз. 2 п. 3 розділу I чинних Вимог вже встановлено, що у разі проведення автошколами підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів з ручним керуванням з числа осіб з інвалідністю або інших маломобільних груп населення, кабінети та майданчики мають бути доступними та обладнані з урахуванням їх потреб. Тобто вимоги Конвенції про права осіб з інвалідністю, ратифікованої Законом України "Про ратифікацію Конвенції про права осіб з інвалідністю і Факультативного протоколу до неї" в цій частині вже виконані: автошкола, яка проводить підготовку для інвалідів, за національним законодавством і так повинна бути обладнана всім необхідним, що абсолютно логічно.

Більше того, вимога щодо доступності інфраструктури автошколи – це не тільки пандуси, обладнані вбиральня, робоче місце та меблі в приміщеннях. Якщо автошкола, наприклад, орендує навчальний кабінет

на третьому поверсі, для доступу до нього інвалідів потрібен ліфт необхідної ширини та "глибини".

Пункт 7 **Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (Постанова КМ України від 20.05.2009 р. № 487)**, в свою чергу, дозволяє здійснювати теоретичну підготовку у форматі дистанційного навчання, яка може безперешкодно проводитись і для підготовки інвалідів та інших маломобільних груп населення (причому для значної частини нозологій – навіть неспеціалізованими автошколами), що робить вимоги проекту НПА до облаштування інфраструктури неспеціалізованих автошкіл ще більш необґрунтованими та непотрібними.

Також в Україні відсутні актуальні нинішнім реаліям Вимоги стосовно медичних показань щодо придатності осіб з інвалідністю до керування транспортними засобами.

Фактично ГСЦ МВС вимагає від ринку необґрунтованих витрат, від яких автошколи вимушені безтолково витрачати непідйомні гроші, а люди з інвалідністю як кандидати у водії – не отримують рівно нічого, тому що вони не можуть піти вчитися в неспеціалізовану автошколу. Іншими словами, пандус, ліфт, адаптовані вбиральні, робочі місця, розширені дверні прорізи для інвалідів потрібні...в спеціалізованих автошколах, які здійснюють підготовку водіїв-інвалідів, де вони вчитимуться, а не в усіх інших автошколах, де вони не вчитимуться.

3. Нав'язування автошколам платних послуг фахівців з питань технічного обстеження будівель та споруд (п. 3 розділу I Вимог)

ГСЦ МВС не досліджував повноваження та технічні можливості фахівців з питань технічного обстеження будівель та споруд перевіряти відповідність навчальних класів та майданчиків такому широкому спектру вимог: доступність будівель та споруд, кабінетів (класів), які в них розміщені, майданчиків для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, відповідність вимогам законодавства з охорони праці, правилам протипожежної безпеки, санітарно-гігієнічним та державним будівельним нормам, правилам і стандартам.

В проекті НПА та супровідних матеріалах не наведені пояснення, які документи про відповідність обстежувачі повинні видавати автошколам, скільки коштуватиме ця послуга та не проаналізовано, як це нововведення вплине на бізнес. До того ж, розробниками проекту НПА не було перевірено, чи обстежувачі взагалі уповноважені та технічно підготовлені робити такі висновки.

Цією зміною проектом НПА вводиться ще один напрямок "обіличування" автошкіл через фахівців колишньої корупційної ДАБІ. Для сервісних центрів достатньо має бути того, що будівля введена в експлуатацію, а значить – з позиції держави, відповідає вимогам, чинним на момент її зведення.

В такому разі пропонуємо ВСІМ сервісним центрам МВС теж щорічно отримувати документи про відповідність наведеним вище вимогам від

фахівців з питань технічного обстеження будівель та споруд. Тоді посадові особи пізнають всі "радощі" взаємодії з цими органами на собі.

4. Некоректно виписані вимоги щодо відповідності інфраструктури автошкіл вимогам ДБН (п. 3 розділу I Вимог)

Судячи з тексту проекту НПА, власник (орендар) кімнати у 50 кв.м у 5-поверховійбудівлі повинен надати документи про те, що ВСЯ БУДІВЛЯ відповідає вимогам ДБН. А власник майданчика має надати документ про відповідність такого майданчика санітарним нормам, ДБНам. Але в Україні не затверджені вимоги будівельних норм до майданчиків з навчання практичному водінню.

Будівлі та споруди відповідають ДБН, чинним на момент їх зведення, і само собою – не відповідають актуальним ДБН. Так, **ДБН В.2.2-40:2018 "Інклюзивність будівель і споруд"** були затверджені у новій редакції в грудні 2018 року. Звісно, їх високим вимогам не відповідає жодна автошкола в країні (інвалідів і так навчають одиниці). Так зване "розумне пристосування" здійснюється тільки при реконструкції, реставрації, капітальному ремонті та технічному переоснащенні об'єктів (п. 3.36.). Іншими словами, вимагати від автошкіл з активами часів Радянського Союзу/початку Незалежності України відповідності сучасним будівельним нормам – не тільки абсурдно, а й незаконно.

Якщо ГСЦ МВС насправді турбується про інвалідів, чиї ряди швидко поповнюються нашими пораненими військовими, які б цілком могли заробляти собі на життя з допомогою транспорту, рекомендуємо зняти всі бюрократичні перешкоди для автошкіл для осіб з інвалідністю та посприяти їм з придбанням або отриманням як допомоги навчального транспорту, обладнаного для потреб водіїв-інвалідів.

Крім того, незрозуміло, яка конкретно інформація про умови доступності приміщення для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення має розміщуватись в місці, доступному для візуального сприйняття клієнтом (споживачем), як визначено проектом НПА. Для цього є автошкола має телефонні контакти та відомості про заклад в мережі Інтернет.

5. Повна невідповідність проекту НПА зобов'язанням України в сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (довідка *acquis* ЄС, пояснювальна записка)

Довідка *acquis* ЄС, долучена до проекту НПА, повністю не відповідає дійсності, оскільки проект НПА жодним чином не враховує положень права Європейського Союзу та міжнародно-правових зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

Так, Директива 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія (оновлена Директива Ради 91/439/ЄЕС) [ст. 7], та Угода про асоціацію висувають вимоги до кандидатів, яким вони мають або можуть відповідати для одержання водійського посвідчення та допуску до керування транспортними засобами – зокрема, щодо знань та навичок і демонстрації навичок та поведінки, потрібних для керування транспортними засобами.

Але визначений в проекті НПА спосіб євроінтеграції та виконання Україною євроінтеграційних документів позбавлений логіки, не має жодного відношення до забезпечення належної якості підготовки водіїв та, що найцікавіше, не вимагається та не передбачений цими документами.

Директива 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. (оновлена Директива Ради 91/439/ЄЕС) та Угода про асоціацію не містять жодних вимог до МТБ автошкіл, в тому числі щодо їх майданчиків. Більше того, навіть наявність такого майданчика взагалі не передбачена євроінтеграційними документами. Позиція розробників проекту НПА представити його як виконання Україною євроінтеграційних вимог є необґрунтованою, явним перекозченням та не має нічого спільного з реальністю.

Належність або неналежність рівня підготовки водія встановленим вимогам де-факто встановлюється не в автошколах, а за результатами іспитів, які проводять екзаменатори ТСЦ МВС. Але загальновідомо, що в Україні результати іспитів та, відповідно, водійські посвідчення масово продаються зазначеними екзаменаторами за хабар. Можна скільки завгодно змушувати автошколи витратити сотні тисяч гривень на модернізацію майданчиків та іншої інфраструктури, але доки результати іспитів можна купити, практичний ефект на безпечність наших доріг від таких регуляцій буде дорівнювати нулю, а скоріше діятиме в мінус, тому що для звичайних автошкіл проект НПА передбачає суттєві затрати, а фіктивні – безкарно продовжуватимуть продавати свідоцтва.

Оскільки євроінтеграційні документи описують знання та навички, які на іспитах мають підтвердити кандидати у водії, запропоновані проектом НПА вимоги щодо обладнання та доступності якщо і треба встановлювати, то не для автошкіл, а для майданчиків самих ТСЦ МВС, на яких проводиться частина практичного іспиту, щоб у держави була кінцева точка для перевірки готовності потенційних водіїв до керування транспортними засобами. А як автошколи їх цьому навчили, державу, за великим рахунком, взагалі не має хвилювати – головним є результат, а іспити якраз і є державним інструментом "відсіювання" неготових кандидатів від компетентних.

Таким чином, запропоновані у проекті НПА зміни не мають жодного відношення до євроінтеграції України та виконання її євроінтеграційних зобов'язань, і більше того – шкодять їм, тому що є корупційними, нереалістичними, шкідливими та не містять жодних вимог, які б реально вплинули у кращий бік на якість підготовки водіїв та забезпечили об'єктивність оцінювання знань та навичок кандидатів у водії.

6. Необґрунтовані посилання на положення ДСПТО

8321.01.00.60.21-2012 та ДСПТО 8322.01.00.60.24-2012 при визначенні вимог до площі, покриття майданчиків (АРВ)

Як заявлено в АРВ до проекту НПА, вимоги до площі, покриття майданчиків установлені державними стандартами, зокрема з професійно-технічної освіти ДСПТО 8321.01.00.60.21-2012 "Водій мототransпортних засобів категорій "А1", "А", "В1" (Наказ

МОНмолодьспорту від 10.07.2012 р. № 801) та 8322.01.00.60.24-2012 "Водій автотранспортних засобів категорій "B", "BE", "C1", "C1E", "C", "CE", "D1", "D1E", "D", "DE" (Наказ МОНмолодьспорту від 10.07.2012 р. № 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.

Обґрунтування розробниками проекту НПА своїх вимог до площі, покриття та інших параметрів майданчиків цими положеннями державних стандартів професійно-технічної освіти є безпідставним, оскільки, окрім необхідності прямого посилання на їх обов'язковість в нормативно-правових актах, державні стандарти професійно-технічної освіти є обов'язковими для професійно-технічних навчальних закладів, підприємств, установ та організацій, що здійснюють підготовку кваліфікованих робітників, як, власне, зазначено у самих текстах самих цих ДСПТО. В нормативно-правовому акті, до якого пропонується внести зміни, про підготовку кваліфікованих робітників не йдеться жодним чином. Тому наведені в проекті НПА вимоги до площі та покриття майданчиків автошкол висувуються безпідставно.

7. Взята з повітря потреба в уніфікації вимог до майданчиків (пояснювальна записка, АРВ)

ГСЦ МВС безпідставно заявляє про необхідність директивної уніфікації вимог до форми, будови, розмірів, покриття та інших елементів майданчиків, а також їх облаштування технічними засобами організації дорожнього руху, до площі майданчика залежно від категорії та типу транспортного засобу, на якому проводиться підготовка, перепідготовка чи підвищення кваліфікації водіїв, та до геометричних параметрів елементів залежно від категорії транспортного засобу.

Реалізація таких управлінських рішень, на думку розробників проекту НПА, дозволить вдосконалити підготовку автошолами кандидатів у водії. Таке твердження не відповідає дійсності, оскільки жодним чином не запобігає діяльності фіктивних автошкіл, багато з яких існують та після затвердження цього НПА продовжать існувати "на папері", що ставить добросовісні автошколи у завідомо не вигідне положення, чиї послуги і без додаткових витрат є набагато дорожчими та розтягнутими в часі, що в умовах доступності "послуги" з купівлі результатів іспитів за 200 USD створить ще більший попит на послуги фіктивних автошкіл.

8. Необґрунтовані, нереальні та непідйомні вимоги до майданчиків автошкіл (додаток 1)

Покриття майданчиків. Підпункт 1 п. 5 розділу III чинних Вимог вимагає від автошкіл наявності на майданчиках твердого покриття. Що мається на увазі під терміном "тверде покриття", Вимоги не уточнюють, тобто мова може йти як про асфальто-, цемента- або залізобетонне, так і щебеневе, гравійове чи інше покриття (див. п. 9).

Натомість, проект НПА вимагає на майданчиках виключно однорідне асфальтобетонне або цементобетонне покриття, без альтернатив, що для

значної частини автошкіл означатиме необхідність асфальтобетонування або цементобетонування своїх майданчиків.

Відповідно до п. 24.4 **Правил дорожнього руху**, початкове навчання водінню транспортного засобу повинно проводитися на закритих майданчиках, автодромах або у місцях, де відсутні інші учасники дорожнього руху.

Висування автошколам таких додаткових умов щодо майданчика, як однорідне асфальтобетонне або цементобетонне покриття, не тільки не має нічого спільного із боротьбою проти фіктивних автошкіл чи забезпеченням якості та безпечності практичної підготовки водіїв, а і є необґрунтованим обмеженням господарської діяльності автошкіл.

Як заявлено в АРВ до проекту НПА, одноразові витрати коштів для суб'єктів господарювання, яким необхідно обладнати майданчики для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, становлять 3960 грн. (з розрахунку на один майданчик площею 240 м²). Це неправда (див. наступний пункт).

Асфальтобетонне або цементобетонне покриття коштуватиме сотні тисяч гривень грн., решта нових обов'язкових елементів коштуватиме теж чималих грошей, що потребуватиме від нефіктивних автошкіл непідйомних видатків, що призведе до їх масового розорення без жодного позитивного ефекту для якості підготовки – фіктивні автошколи та імітація підготовки водіїв нікуди не дінуться.

Європейські країни, до яких Україна "нібито" інтегрується, з можливими винятками, не вимагають у своїх автошкіл наявності майданчика.

Відповідно до п. 1.10 **Правил дорожнього руху**, удосконалене покриття – цементобетонне, асфальтобетонне, залізобетонне або армобетонне збірне покриття, бруківки, вимощені брукваткою і мозаїкою, збірне покриття з дрібнорозмірних бетонних плит, із щебеню і гравію, оброблених органічними і в'язкими матеріалами.

Виходячи із реальних потреб для ефективної підготовки автошколами водіїв, майданчик може мати удосконалене або неудосконалене покриття, яке дає змогу розташувати на ньому елементи вправ початкового управління транспортним засобом. Навіть ґрунтового (земляного) покриття для цього достатньо, вимога ж про тверде покриття є необґрунтованою, особливо якщо ГСЦ МВС вимагає у громадян однорідного асфальтобетонного або цементобетонного покриття.

І за чинного регулювання значна частина автошкіл України зіштовхується з глобальною проблемою відсутності майданчика або навіть змоги його обладнати.

Задля отримання земельної ділянки, площею, яка б задовольнила потреби автошколи та вимоги законодавства, потрібно пройти процедуру, за результатами якої виділення землі під будівництво майданчика є катастрофічно складним бюрократичним феноменом і має дуже низьку вірогідність реалізації.

Земельна ділянка під майданчик визначається органами місцевого самоврядування (тобто її може і не бути як такої) та виноситься на

аукціон (тобто при її наявності є можливість програти аукціон, враховуючи величезну корупційну складову в процедурах землевідведення).

І, нарешті, ціна оренди такої земельної ділянки є непідйомною для більшості малих та середніх [нефіктивних] автошкіл із урахуванням їх дохідності.

Такі умови виключають можливість здійснення свого права на підприємницьку та господарську діяльність для більшості автошкіл із невеликим акредитаційним обсягом, зокрема для ФОПів.

"Виходом" із ситуації для таких автошкіл є вимушена (враховуючи наявні вимоги) оренда майданчиків, збудованих так званими "мережами автошкіл" або автошкіл, наближених до сервісних центрів МВС, фінансовий обіг яких якраз дає їм змогу легко придбати, виграти аукціон та облаштувати майданчик.

Крім того, довільне трактування сервісними центрами поняття "тверде покриття" та висування автошколам не підкріплених нічим вимог щодо площ майданчиків ставить частину автошкіл у корупційну та фінансову залежність від "монополістів автодромів", часто наближених до керівництва сервісних центрів, які диктують таким автошколам ціни за користування майданчиками, від яких вони не можуть відмовитись в умовах відсутності альтернативи.

До того ж, покриття з того ж щебеню сервісні центри часто не визнають "твердим" та вимагають їх заасфальтувати, і блокують таким автошколам акредитацію (для усунення конкурентів або до сплати хабара, звісно). При цьому навіть у більшості ТСЦ МВС немає майданчиків для проведення першого етапу практичного іспиту, які б відповідали вимогам, що вони самі висувають автошколам.

Все це є серйозною проблемою, в першу чергу, для невеликих автошкіл.

Коефіцієнт зчеплення колеса з дорожнім покриттям майданчиків.

Вимога проекту НПА щодо покриття майданчика у вигляді коефіцієнта зчеплення колеса з дорожнім покриттям (у тому числі похилої ділянки) не нижче 0,45 є завищеною та повністю абсурдною.

Іронія в тому, що до цієї вимоги ринок якось розбирався, як навчати людей, а от тепер життєво необхідно висувати до майданчиків технічні вимоги, яким не зможе відповідати жоден майданчик жодної автошколи та не відповідають майданчики самих ТСЦ МВС!

Відповідно до таблиці 3 ДСТУ 3587-97 "Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану", ***мінімальне значення коефіцієнта зчеплення 0,45*** застосовується для ділянок з видимістю менше, ніж розрахункова, підйомів і спусків з ухилами, що перевищують розрахункові, зон перехрещень в одному рівні, тобто до ***ділянок з небезпечними умовами руху.***

Ми говоримо про майданчики для практичної підготовки водіїв, а не будівництво доріг загального користування чи посадкових смуг аеропортів. Навіть дорожники допускають коефіцієнт 0,30 (легкі умови руху). А 0,45 – вимога до щойно збудованої автомагістралі!

У тому ж Києві – 130 автошкіл і три майданчики, на яких їздять максимум 10 автошкіл, а всі інші проводять навчання всюди. І як це вплинуло на якість підготовки водіїв у кращу чи гіршу сторону? Були аварійні випадки? Хоч один?

Вимоги про обробку зон виконання вправ і ділянки майданчика в місцях руху транспортних засобів протиожеледними матеріалами з метою недопущення слизькості в період низьких температур навколишнього середовища. Вимога щодо обробки протиожеледними матеріалами є абсурдною та непідйомною – навіть дорожники не завжди її виконують, а для "контролерів з ТСЦ" це прекрасна можливість призупинити діяльність автошколи до сплати хабара або для просування інтересів "своєї" автошколи.

Вимоги щодо площі майданчика. Проектом НПА висувається такі мінімальні площі майданчиків:

- 1) для водіння транспортних засобів категорії "A1" – не менше 150 кв. м;
- 2) для водіння транспортних засобів категорії "A" – не менше 150 кв. м на один транспортний засіб;
- 3) для водіння транспортних засобів категорії "B1" – не менше 200 кв. м;
- 4) для водіння транспортних засобів категорії "B" – не менше 200 кв. м на один учбовий транспортний засіб;
- 5) для водіння транспортних засобів категорії "BE" – не менше 240 кв. м на один транспортний засіб;
- 6) для водіння транспортних засобів категорії "C1" – не менше 240 кв. м на один учбовий транспортний засіб;
- 7) для водіння транспортних засобів категорії "C1E" – не менше 320 кв. м; для водіння транспортних засобів категорії "C" – не менше 260 кв. м на один транспортний засіб;
- 9) для водіння транспортних засобів категорії "CE" – не менше 340 кв. м;
- 10) для водіння транспортних засобів категорії "D1" – не менше 260 кв. м на один транспортний засіб;
- 11) для водіння транспортних засобів категорії "D1E" – не менше 340 кв. м на один транспортний засіб з причепом;
- 12) для водіння транспортних засобів категорії "D" – не менше 320 кв. м;
- 13) для водіння транспортних засобів категорії "DE" – не менше 380 кв. м на один транспортний засіб з причепом.

Зазначені вимоги щодо площі мають висуватися майданчикам самих ТСЦ МВС, на яких приймається перший етап практичного іспиту. Це ненормально – вимагати від автошкіл такої інфраструктури для практичної підготовки водіїв, яка відсутня у сервісних центрах МВС. Не говорячи про те, що від примусу автошкіл витратити купу грошей фіктивна підготовка водіїв не припиниться.

Вимоги щодо площі майданчиків – це несуразні цифри! В частині пунктів обмеження "на один ТЗ", в іншій – його немає. Тобто якщо в автошколи 40 автомобілів, їй потрібен настільки гігантський автодром, якого немає не те що в Києві – взагалі в країні (не менше 200 кв. м на один учбовий транспортний засіб).

Також із проекту НПА залишається незрозумілим:

- 1) Землі якого цільового призначення дозволяється купувати (використовувати) для обладнання майданчика для початкового водіння?
- 2) Якими документами МВС, МОН надається право визначати технічні вимоги до майданчика для початкового водіння?
- 3) За якою методикою визначається розмір майданчика та розрахункова кількість транспортних засобів на ньому (для закладів з підготовки водіїв)?

9. Неправдива інформація про розмір витрат автошкіл на виконання вимог проекту НПА, які насправді будуть більшими у сотні разів та становитимуть, щонайменше, сотні тисяч, мільйони гривень з кожної автошколи (АРВ, М-Тест)

Як зазначено у супровідних документах до проекту НПА, витрати коштів для автошкіл, які мають власні майданчики для навчання з початкового керування транспортними засобами (450 майданчиків), оцінюються розробниками НПА так:

а) Придбання необхідного обладнання, матеріалів та послуг = 1680 грн. (нанесення дорожньої розмітки) + 2280 грн. (закупівля дорожніх конусів та іншого обладнання) = 3960 грн. (з розрахунку на майданчик площею 240 м²). Разом: 3960 грн. x 450 = 1 782 000 грн.

б) Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання (адміністративні витрати) = 18,05 грн. (витрати часу на отримання інформації про регулювання) x 450 = 8 122,5 грн.

Всього (сумарні витрати на виконання запланованого регулювання):
1 782 000 грн. + 8 122,5 грн. = **1 790 122,5 грн.**

Такий розрахунок витрат автошкіл не відповідає дійсності.

Розрахунок розробників проекту НПА не враховує витрат автошкіл на забезпечення доступності будівель та споруд, кабінетів (класів), які в них розміщені, майданчиків для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Чинне законодавство передбачає такі вимоги виключно для автошкіл, які навчають або збираються навчати інвалідів, а також для нових будівель та споруд (або в рамках розумного пристосування при здійсненні реконструкції, реставрації, капітального ремонту та технічного переоснащення об'єктів), тоді як проект НПА безпідставно виставляє такі вимоги для всіх автошкіл.

Тоді як облаштування тільки одного пандуса коштує кілька тисяч гривень за погонний метр, в чому можна переконатися, наприклад, [туті тут](#). Тим же автошколам, які є власниками або орендарями навчальних класів (кабінетів) на 2-му поверсі й вище у будівлях без ліфтів, буде необхідно обладнувати будівлі ліфтом (з монтажем: [450 тис. грн.](#), [500 тис. грн.](#) і т.д.) або змінювати навчальні класи (кабінети) на приміщення на 1-му поверсі чи в будівлях з ліфтом, що призведе до додаткових витрат на переїзд та виплату гарантовано вищої орендної плати, що є повністю безглуздою вимогою, оскільки реєструвати учнів-інвалідів у навчальних групах такі автошколи все одно не зможуть, хоча б через відсутність спеціалізованих

транспортних засобів різних типів залежно від виду, ступеню та характеру тілесних ушкоджень або інших причин інвалідності.

Ще більшою проблемою автошколи матимуть із покриттям майданчиків. На сьогодні пп. 1 п. 5 розділу III чинних Вимог передбачає, що майданчик повинен мати тверде покриття. Уточнень, що саме вважається твердим покриттям, Вимоги не містять, а отже, таким покриттям може виступати як асфальто-, цемента- або залізобетон, так і щебінь, гравій чи інше покриття.

В свою чергу, проект НПА вимагає виключно асфальтобетонне або цементобетонне покриття, без альтернатив, що для значної частини автошкіл означатиме необхідність асфальтобетонування або цементобетонування своїх майданчиків.

Асфальтобетонне покриття товщиною хоча б 5 см обійдеться автошколі, **щонайменше**, у 500 грн./м², тобто на майданчик площею 240 м² буде необхідно асфальтобетонної суміші та послуг з її укладання на 500 грн./м² x 240 м² = 120 тис. грн. Цементобетонне покриття – ще дорожче.

10. Застарілі вимоги до МТБ автошкіл (розділ III)

Вимоги до МТБ автошкіл містять позиції, які є застарілими та навіть неприйнятними у 21-му столітті:

- 1) навчальні посібники: автошколи повинні мати можливість використовувати навчальну літературу як в паперовій, так і в електронній формі;
- 2) макети світлофорів усіх типів: світлофори можна демонструвати учням не тільки у вигляді макетів, а й як 2D або 3D зображення через проектор;
- 3) схеми транспортних засобів: механізми та прилади транспортних засобів можна демонструвати учням не тільки у вигляді макетів, а й як 2D або 3D зображення через проектор;
- 4) планшети (для викладача) із зображенням різних перехресть і майданів з круговим рухом: так само, можлива візуалізація за допомогою технічних засобів;
- 5) макети транспортних засобів і дорожніх знаків на магнітах: без коментарів.

На сьогодні в мережі Інтернет існують навчальні відеоматеріали, які можна транслювати як на моніторах, так й через проектор у класі.

Ці матеріали набагато наочніше демонструють всі візуальні аспекти підготовки водіїв та керування транспортними засобами, ніж будь-який плакат чи підручник.

Плакати в автошколах, зазвичай, зберігаються виключно "для галочки", й до впровадження безстрокової акредитації виймалися раз на п'ять років при проходженні державної акредитації.

В окремих випадках доходить до абсурду і автошколам доводиться розвішувати плакатами всі стіни, в тому числі у кілька "шарів".

Вимога від закладів мати комплекти планшетів (для викладача) із зображенням різних перехресть і майданів з круговим рухом так само не витримує критики. Що звичайна людина зараз уявляє, коли чує слово "планшет"? Правильно, електронний пристрій, а не дощечку з малюнком.

Також у Вимогах не уточнюється: "комплект планшетів" – це скільки? Два чи 150? Що створює умови для працівників РСЦ спекулювати цією вимогою при проходженні акредитації.

Ця вимога безнадійно відстала від життя. Один проектор з набором слайдів замінює всі ці дощечки і є ефективнішим через необмежений ресурс варіантів інформації, яку можна демонструвати при навчанні. А макети транспортних засобів і дорожніх знаків на магнітах як обов'язкова вимога – це взагалі сюрреалізм.

Аналогічно слід вилучити окремі неадекватні вимоги до майданчиків:

1) косогір: жодна навчальна вправа, передбачена програмою підготовки водіїв на учбовому майданчику, не передбачає використання такого елемента як "косогір" – фактично мова йде про те, що автошкола повинна збудувати, але не використовувати;

2) нерегульований залізничний переїзд: нерегульований залізничний переїзд не потрібен на закритому майданчику, інструктору нічому навчати людину на макеті залізничного переїзду, ця вимога є абсурдною та розтратою ресурсів без практичної користі для навчального процесу;

3) світлофори: в умовах закритого майданчика, неможливо відтворити реальний дорожній рух, тому наявність чи відсутність світлофорів на якості навчання на майданчику не має жодного впливу;

4) характеристики "регульоване" для елемента "перехрестя": в умовах закритого майданчика, неможливо відтворити реальний дорожній рух, тому наявність чи відсутність світлофорів на якості навчання на майданчику не має жодного впливу, а крім того, навіщо на закритому майданчику саме регульоване перехрестя – щоб навчити, що не зелений можна їхати, а на червоний ні, що відомо навіть дітям дошкільного віку? Аналогічно, чинні Вимоги містять ще деякі неадекватні приписи щодо майданчиків:

1) Як з чинних Вимог, так і з проекту НПА не зрозумілий порядок використання майданчика (зокрема, послідовність виконання вправ).

2) Вимоги [Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів \(ПКМ від 06.10.2021 р. № 1045\)](#) стосовно навчання практичного керування на майданчику не "стикуються" з окремими елементами майданчика, а в деяких випадках унеможливають виконання окремих вправ.

3) Елемент "Естакада" є досить травмонебезпечним і його на першому етапі навчання на майданчику автошколи, як правило, не відпрацьовують, оскільки це призводить до негативних наслідків (в ЄС, за наявною інформацією, цей елемент відсутній).

11. Збереження у тексті Вимог зайвих, необґрунтованих та бюрократичних документів автошкіл (розділ V)

Із затвердженням [Наказу МВС від 27.12.2019 р. № 1110](#), автошколи почали реєструвати відомості про проведені заняття з теоретичної підготовки, практичного керування ТЗ та результати складання іспитів безпосередньо в ЄДР МВС.

У зв'язку з цим, такі документи, як:

- а) графік черговості керування транспортними засобами;
- б) журнал обліку успішності теоретичної підготовки (перепідготовки) та відвідування занять з практичних навичок керування транспортними засобами;
- в) індивідуальна картка обліку навчання на тренажерах і керування транспортними засобами, втратили актуальність та стали зайвими. Більше того, значна частина автошкіл цю документацію вже давно не веде, і правильно робить – зайва бюрократія.

12. Копіювання негативних, корупційних та помилкових регуляторних практик держави-агресора в сфері підготовки водіїв

У 2018 році, внаслідок встановлення для автошкіл нереальних та кабальних вимог до МТБ (автодроми, симулятори та надмірні площі класів, майданчиків на мільйони рублів), російські малі та середні автошколи були практично поголівно закриті або продані, а на ринку залишилися переважно великі автошколи, підконтрольні міліції. Все це було зроблено, прикриваючись аналогічними благородними цілями забезпечити належну перевірку вмінь і навичок керування, поліпшення стану аварійності на дорогах, зменшення людських та економічних втрат внаслідок ДТП. Само собою, нічого з цих задекларованих цілей такими ненормальними методами досягнуто не було, відбувся тільки переділ ринку на користь чиновників МВС, що і було реальною метою цих драконівських рішень.

Запропонована ГСЦ МВС регуляція є необґрунтованим втручанням у господарську діяльність автошкіл, створює необґрунтовані перешкоди для розвитку господарської діяльності та генерує загрозу прийняття економічно недоцільного та неефективного регуляторного акта, а крім того, порушує, щонайменше, 4 принципи державної регуляторної політики (ст. 4 [Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності"](#)):

- 1) доцільність – обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою вирішення існуючої проблеми;
- 2) адекватність – відповідність форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив;
- 3) ефективність – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави;
- 4) збалансованість – забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Замість створення чергового інструменту "обіلعкування" нефіктивної частини автошкіл, Головному сервісному центру МВС вже давно слід сконцентрувати 100% своїх зусиль, передусім, не на акредитації, моніторингу чи інших другорядних речах, а на якості, ефективності та, що найважливіше, декорумпуванні іспитів і поведінки своїх екзаменаторів.

Саме таке першочергове завдання Міністр внутрішніх справ України Монастирський Д.А. **поставив** новопризначеному начальнику ГСЦ МВС Миколі Рудику. А для цього необхідно врахувати ключові пропозиції команди "Разом проти корупції" та ринку в рамках **комплексної реформи сфери підготовки водіїв** (всього – близько 50 суттєвих змін), зокрема:

- 1) повернути відеофіксацію дорожньої обстановки під час практичного іспиту (на сьогодні фіксується тільки салон транспортного засобу), і за необхідності – узгодити з військовими адміністраціями маршрути практичних іспитів, відеофіксація яких не створює загроз військовій безпеці;
- 2) почати проводити відеофіксацію рухів рук та ніг осіб, які сидять на передніх сидіннях транспортного засобу під час практичного іспиту (навіть якщо знадобиться додаткова камера);
- 3) надати автошколам та їх спеціалістам з підготовки водіїв (можливо, також і профільним ГО) доступ до відеозаписів теоретичного та практичного іспитів, причому не тільки своїх, учнів, а й учнів інших автошкіл, для взаємоконтролю та самоочищення ринку підготовки водіїв, а головне – для покращення якості підготовки, коли всі розумітимуть, що відеозаписи побачить хтось незалежний;
- 4) забезпечити з дня набрання чинності запропонованих змін невідворотне анулювання результатів іспитів та виданих водійських посвідчень у разі виявлення, що особа не склала іспит, або інших порушень, які виключають можливість видачі особі водійського посвідчення.

Кілька прецедентів анулювання водійських прав тим, хто провалив іспит та був на цьому викритий, і в Україні, нарешті, будуть безпечні водії, "купувати" результати іспитів стане неможливо, а фіктивні автошколи припинять свою роботу, оскільки у них та їхніх бізнес-партнерів (корумпованих екзаменаторів) буде зламана бізнес-модель.

ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК:

Проект наказу МВС, МОН, МІУ, Мінекономіки "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" містить критичну кількість корупційних положень, підвалин для масштабних корупційних схем та необґрунтованих обмежень для ринку підготовки водіїв, які призведуть до масової ліквідації нефіктивних закладів з підготовки водіїв (автошкіл) у разі затвердження проекту НПА.

З наведених причин, закликаємо відкликати проект НПА та спільно з командами "Разом проти корупції", Української асоціації автошкіл, ТСО України, Всеукраїнської спілки автомобілістів і суб'єктами ринку підготувати нову редакцію документа, яка не міститиме корупційної складової та вирішуватиме системні проблеми в сфері підготовки водіїв. У зв'язку з цим, **закликаємо:**

- 1) Міністерство внутрішніх справ, ГСЦ МВС, Міністерство інфраструктури, Міністерство економіки, Міністерство освіти і науки – не підписувати (не

затверджувати) проект НПА, припинити його погодження та відкликати його;

2) Державну регуляторну службу – відмовити в погодженні проекту НПА як шкідливого для доброчесного бізнесу та вкрай вигідного для фіктивних автошкіл;

3) Міністерство юстиції – відмовити в реєстрації проекту НПА як незаконного та такого, що суперечить євроінтеграційним зобов'язанням України;

4) НАЗК – політично втрутитись з метою запобігання затвердженню проекту НПА, який містить величезну корупційну складову;

5) Раду бізнес-омбудсмена – виконати своє завдання щодо запобігання порушенням законних інтересів суб'єктів підприємництва, закладеним у проекті НПА;

6) Комітети ВР України з питань правоохоронної діяльності та з питань антикорупційної політики – забезпечити парламентський та депутатський контроль за недопущенням затвердження шкідливих, необґрунтованих, кабальних та корупційних вимог до МТБ автошкіл, які призведуть до знищення в країні доброчесних та створять монополію фіктивних автошкіл.

Додаток:

1. Порівняльна таблиця із критичними зауваженнями та пропозиціями команди "Разом проти корупції" (М.Серебряков) та ГО "Українська асоціація автошкіл" та закладів з підготовки водіїв до **проекту наказу МВС, МОН, Мінінфраструктури, Мінекономіки "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"**, – 68 арк.

З повагою,

Голова УАА Є.Сухорученко