

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України
«Змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції,
ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з
утриманням автомобільних доріг»

I. Визначення проблеми

Відповідно до змін до Бюджетного кодексу України, внесених Законом України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 № 1763-УІІ (далі – Закон № 1763-УІІ), встановлено механізм розподілення загального обсягу фінансування між дорогами державного і місцевого значення, відмінний від передбаченого чинною Методикою визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, затвердженою наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 16.10.2012 за № 1734/22046 (далі – Методика).

Крім цього, положення Методики потрібно привести у відповідність до змін в законодавстві щодо децентралізації управління автомобільними дорогами, зокрема, у відповідність до Закону № 1763-VIII, положеннями якого передбачено передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення до сфери управління обласних державних адміністрацій з 01.01.2018. Законом України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 22.11.2018 № 2621-VIII також внесено зміни до механізму розподілення коштів державного дорожнього фонду між дорогами державного і місцевого значення.

Також існує необхідність в перегляді в поточних цінах мінімального нормативу фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення затвердженого Методикою, та актуалізації передбачених Методикою обсягів робіт з експлуатаційного утримання для забезпечення належних умов руху автотранспорту, відповідно до існуючого експлуатаційного стану мережі автомобільних доріг загального користування.

Існує потреба у перегляді Методики, з огляду на дію воєнного стану, оскільки обмежене фінансування на розвиток і утримання мережі автомобільних доріг загального користування зумовлює впровадження нових підходів до розподілення і пріоритезації фінансових ресурсів на об'єкти відновлення для максимізації ефективності їх використання.

Враховуючи вищезазначене, перегляду потребують наступні частини Методики:

коригування обсягів робіт з експлуатаційного утримання для забезпечення нормальних умов руху автотранспорту, відповідно до сучасного транспортно-експлуатаційного стану мережі автомобільних доріг загального користування;

запровадження нового механізму розподілу обсягів фінансування між дорогами державного і місцевого значення, що передбачений Бюджетним кодексом України та іншими чинними нормативно-правовими актами;

перегляд мінімального нормативу фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення у фіксованому розмірі;

приведення у відповідність до чинних нормативно-правових актів окремі положення методики щодо розмежування відповідальності за дороги державного і місцевого значення;

передбачення механізму пріоритезації виконання робіт і фінансування з урахуванням необхідності утримання доріг в регіонах, де ведуться бойові дії з урахуванням їх стану;

передбачення механізму, що враховує необхідність розвитку експортного потенціалу через автомобільні пункти пропуску;

перегляд розміру резервного фонду для покриття непередбачуваних витрат, що пов'язані з ліквідацією наслідків стихійних лих.

Відповідно, з метою вирішення зазначених вище проблем та забезпечення економії фінансових та інших ресурсів, Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України розроблено проєкт наказу «Про затвердження Змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг».

Основні групи (підгрупи), на які проблема має вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання,	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	-

Урегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою: ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами; чинних регуляторних актів, оскільки на сьогодні зазначені питання ними не врегульовані.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

удосконалення алгоритму відбору першочергових ділянок автомобільних доріг для поточного, капітального ремонтів, а також реконструкції та механізмів контролю за використання бюджетних коштів;

сприяння розвитку конкуренції на ринку дорожніх послуг через рівні умови доступу учасників та чітко визначених критеріїв пріоритезації;

створення чітких механізмів контроль за фінансовими ресурсами, необхідними для відновлення та розвитку мережі автомобільних доріг;

регулювання діяльності підрядних компаній та користувачів автомобільних доріг для мінімізації впливу на навколишнє середовище, здоров'я чи інтереси громадян;

створення чітких критеріїв для розподілу обсягів фінансування між видатками на експлуатаційне утримання, поточний та капітальний ремонт, реконструкцію та нове будівництво;

забезпечення цілей сталого розвитку та відновлення транспортної інфраструктури, як критично важливої сфери для суспільства в цілому та в умовах воєнного часу зокрема.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишення чинного регулювання	Альтернатива передбачає залишення існуючої на даний момент ситуації без змін. Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання не дозволить вирішити проблеми, що існують; залишиться

	невизначеність в критеріях пріоритезації об'єктів, що в умовах значної їх кількості буде прямо впливати на ефективність використання державних коштів та невідповідність підзаконних норм з питань регулювання регуляторної політики законодавчим положенням
Альтернатива 2. Внесення змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, які є обов'язковими для визначення обсягів фінансових ресурсів на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг, що фінансуються виключно за рахунок бюджетних коштів	Альтернатива передбачає внесення змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, перегляд нормативів фінансування на утримання 1 км автомобільної дороги в реальних поточних цінах, що дозволить оптимально спланувати обсяги фінансування на ці цілі з урахуванням всіх необхідних мінімально необхідних потреб. Крім того, чіткий алгоритм визначення пріоритетних ділянок відновлення та розвитку автомобільних доріг дозволить спрямовувати фінансування виключно на найбільш пріоритетні ділянки, реалізація яких надає максимальний соціально-економічний ефект, а також забезпечить відповідність підзаконних норм з питань регулювання регуляторної політики законодавчим положенням

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Витрати Державного бюджету України на виконання робіт з експлуатаційного утримання залишаться на існуючому рівні (без змін)	Невідповідність розміру затвердженого нормативу на виконання робіт з експлуатаційного утримання реальним цінам та фактичним обсягам робіт призводить до того, що транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги неможливо утримувати на технічному рівні, що відповідає національним стандартам, внаслідок чого міжремонтні терміни до поточного та капітального

		ремонту в життєвому циклі на 20 років суттєво скорочуються. В розрахунку на 1 км автомобільної дороги II технічної категорії орієнтовні додаткові витрати на майбутні періоди з метою виконання поточних та капітальних ремонтів раніше міжремонтних термінів внаслідок недофінансування робіт з експлуатаційного утримання в цілому можуть скласти 57,4 млрд грн на 20-річну перспективу, що з урахуванням мережі, приведеної до II категорії у розмірі близько 35,9 тис. км складає 103,02 млрд грн щорічно.
Альтернатива 2	Відповідність розміру затвердженого нормативу на виконання робіт з експлуатаційного утримання реальним цінам та фактичним обсягам робіт дасть можливість утримати транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги на технічному рівні, що відповідає національним стандартам, внаслідок чого будуть дотримуватись міжремонтні терміни до поточного та капітального ремонту в життєвому циклі на 20 років. В розрахунку на 1 км автомобільної дороги II технічної категорії орієнтовний розмір економії на майбутні періоди з метою виконання поточних та капітальних ремонтів раніше міжремонтних термінів внаслідок повноцінного фінансування робіт з експлуатаційного утримання в цілому можуть скласти 57,4 млрд грн на 20-річну перспективу, що з	Витрати Державного бюджету України на виконання робіт з експлуатаційного утримання зростають орієнтовно на 1 млрд грн щорічно у 20-річній перспективі

	урахуванням мережі, приведеної до II категорії у розмірі близько 35,9 тис. км складає 103,02 млрд грн щорічно.	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян: **Вплив не здійснюється**

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць (* станом на 2023 рік)	15	121	430	517	1083
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	1,39	11,17	39,70	47,74	100,00

* За даними Держстату (<http://www.ukrstat.gov.ua/>)

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Оскільки положення Методики регулюють правила визначення очікуваної вартості послуг з експлуатаційного утримання, що повинні визначати балансоутримувачі автомобільних доріг загального користування, вигоди для суб'єктів господарювання для даної альтернативи відсутні	Суб'єкти господарювання змушені застосовувати такі, що не відповідають законодавству України механізми правового регулювання визначення вартості поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення
Альтернатива 2	Передбачаються такі вигоди для суб'єктів господарювання: дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням динамічних цін;	Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та на організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємництва: 432 грн (9

	підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів при утриманні автомобільних доріг; збільшення обсягів фінансування суб'єктів господарювання, які за результатами конкурсних (тендерних) торгів відповідають за експлуатаційне утримання автомобільних доріг. Прогнозується зменшення на 10% фінансових та часових витрат, пов'язаних із складанням суб'єктами господарювання кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель.	годин) (більш дет. у Розрахунку витрат великого та середнього підприємництва); для одного суб'єкта малого та мікропідприємства: 240 грн (5 годин) (більш дет. М-тест)
Сумарні витрати за альтернативами		Сума витрат, гривень
Альтернатива 1.		
Витрати держави	Додаткові витрати на майбутні періоди (поточні та капітальні ремонти) внаслідок недофінансування робіт з експлуатаційного утримання в цілому можуть скласти близько 103,02 млрд грн щорічно	
Витрати суб'єктів господарювання середнього підприємництва	Відсутні	
Витрати суб'єктів господарювання малого підприємництва		
Альтернатива 2.		
Витрати держави	Витрати на виконання робіт з експлуатаційного утримання орієнтовно збільшуються на 1 млрд грн щорічно	
Витрати суб'єктів господарювання середнього та великого підприємництва	Відсутні	
Витрати суб'єктів господарювання малого та мікропідприємництва		

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	Відсутність регулювання не дає змоги досягнути цілей державного регулювання, визначених у розділі II Аналізу
Альтернатива 2	4 - цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)	Така альтернатива сприятиме досягненню цілей державного регулювання в повному обсязі.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Для держави: витрати Державного бюджету України на виконання робіт з експлуатаційного утримання залишаться на існуючому рівні (без змін)	Для держави: Невідповідність розміру затвердженого нормативу на виконання робіт з експлуатаційного утримання реальним цінам та фактичним обсягам робіт призводить до того, що транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги неможливо утримувати на технічному рівні, що відповідає національним стандартам, внаслідок чого міжремонтні терміни до поточного та капітального ремонту в життєвому циклі на 20 років суттєво скорочуються. В розрахунку на 1 км автомобільної дороги	Альтернатива не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також досягти цілей державного регулювання

		II технічної категорії орієнтовні додаткові витрати на майбутні періоди з метою виконання поточних та капітальних ремонтів раніше міжремонтних термінів внаслідок недофінансування робіт з експлуатаційного утримання в цілому можуть скласти 57,4 млрд грн на 20-річну перспективу, що з урахуванням мережі, приведеної до II категорії у розмірі близько 35,9 тис. км складає 103,02 млрд грн щорічно.	
	Для громадян: вплив не здійснюється. Для суб'єктів господарювання: Оскільки положення Методики регулюють правила визначення очікуваної вартості послуг з експлуатаційного утримання, що повинні визначати балансоутримувачі автомобільних доріг загального користування, вигоди для суб'єктів господарювання для даної альтернативи відсутні	Для громадян: вплив не здійснюється. Для суб'єктів господарювання: Суб'єкти господарювання змушені застосовувати такі, що не відповідають законом України механізми правового регулювання розрахунків для визначення витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення у фіксованому розмірі.	

Альтернатива 2	Для держави: Відповідність розміру затвердженого нормативу на виконання робіт з експлуатаційного утримання реальним цінам та фактичним обсягам робіт дасть можливість утримати транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги на технічному рівні, що відповідає національним стандартам, внаслідок чого будуть дотримуватись міжремонтні терміни до поточного та капітального ремонту в життєвому циклі на 20 років. В розрахунку на 1 км автомобільної дороги II технічної категорії Для громадян: вплив не здійснюється. Для суб'єктів господарювання: Передбачаються такі вигоди для суб'єктів господарювання дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням динамічних цін; підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів при утриманні автомобільних доріг; збільшення обсягів фінансування суб'єктів господарювання, які за результатами конкурсних (тендерних) торгів відповідають за експлуатаційне утримання автомобільних доріг. Прогнозується зменшення	Для держави: Витрати Державного бюджету України на виконання робіт з експлуатаційного утримання зростають орієнтовно на 1 млрд грн щорічно у 20-річній перспективі. Для громадян: вплив не здійснюється. Для суб'єктів господарювання: Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та на організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємництва: 432 грн (9 годин); для одного суб'єкта малого та мікропідприємництва: 240 грн (5 годин)	Альтернатива забезпечує досягнення цілей регулювання, визначених у розділі II Аналізу.
----------------	--	---	---

	на 10% фінансових та часових витрат, пов'язаних із складанням суб'єктами господарювання кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель.		
--	---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2	Альтернатива забезпечує досягнення цілей державного регулювання та виступає найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію прийнятого акта не прогнозується
Альтернатива 1	Альтернатива не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також не дозволить досягти цілей державного регулювання	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію акта не прогнозується

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмами, які забезпечать розв'язання проблеми, є:

Розв'язання визначених у розділі I Аналізу регуляторного впливу проблем забезпечать такі заходи:

внесення змін до Методики.

1. Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження регулювання необхідно здійснити інформування суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у офіційних виданнях та медіа, а також розміщення на офіційному вебсайті Агентства відновлення.

2. Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

- 1) ознайомитися з вимогами регулювання (опрацювання регуляторного акта);
- 2) забезпечити виконання вимог регулювання.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає. Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів. Можлива шкода від дії регуляторного акта не прогнозується.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Проведено розрахунок витрат для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва (додаток 1).

Проведено розрахунок витрат суб'єктів малого та мікропідприємництва на виконання вимог регулювання (Тест малого підприємництва) (додаток 2).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта – до його скасування чи визнання таким, що втратив чинність, зокрема у випадку внесення змін до законів України.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта - не прогнозується збільшення надходжень.
2. Кількість суб'єктів господарювання - прогнозується збільшення;
3. Розмір коштів і час, які витратимуться суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта – будуть знижені у порівнянні з чинними витратами.
4. Розмір коштів, які можуть бути додатково отримані суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта – будуть збільшені у порівнянні з чинними витратами.
5. Кількість часу, що витратиметься суб'єктом господарювання у зв'язку із виконанням вимог регуляторного акта – не зміниться.
6. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб - високий. Регуляторний акт оприлюднено у офіційних виданнях та на офіційному вебсайті Агентства відновлення.
7. Рівень конкуренції в публічних закупівлях будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, в тому числі в зв'язку із розширеною участю іноземних підрядних організацій буде суттєво підвищений.

Додатковими показниками результативності запровадження регуляторного акта, виходячи з його цілей, слугуватимуть:

1. Обсяги інвестицій у фінансування з утримання автомобільних доріг загального користування - прогнозується збільшення;
2. Кількість підрядних організацій (виконавців робіт), учасників процедур закупівель - прогнозується збільшення;
3. Кількість підрядних організацій, залучених для здійснення будівництва автомобільних доріг загального користування - прогнозується збільшення;
4. Якість утримання автомобільних доріг загального користування - прогнозується покращення.

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстежень статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності регуляторним актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності.

За результатами такого відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження результативності буде здійснюватися один раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися із використанням статистичних методів.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення не врегульованих або проблемних питань реалізації акта розглядатиметься питання про внесення до нього відповідних змін.

В.о. Голови Державного агентства відновлення
та розвитку інфраструктури України

Роман КОМЕНДАНТ

«__» _____ 20__ р.