

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Типової форми договору (контракту) про утримання автомобільних доріг загального користування»

I. Визначення проблеми

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання:

В традиційних базованих контрактах на утримання доріг підрядник несе відповідальність за виконання робіт, які визначаються дорожньою адміністрацією (замовником), і робота підрядника оплачується на основі одиничних розцінок. Фактично, підрядник має негативний стимул, який сприяє здійсненню максимальної кількості робіт, з метою максимізації обороту і прибутку підрядника.

За таких умов вдосконалити ефективність використання бюджетних коштів при виконанні дорожніх робіт та підвищити якість послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення без застосування нових вимог і завдань до підрядних організацій практично неможливо.

Запропонований довгостроковий контракт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування це документ в якому оплата послуг та робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг безпосередньо пов'язана з виконанням або перевиконанням підрядником чітко поставлених мінімальних вимог щодо кінцевих показників експлуатаційного стану доріг, які можуть бути забезпечені виконанням послуг та робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

Крім того, існуючі базові форми контракту не відповідають нормативним актам, прийнятих під час проведення адміністративної реформи, зокрема статті 6 Закону України «Про автомобільні дороги», пов'язаної з приведенням системи державного управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, у відповідність до сучасних ринкових конкурентних умов, підвищення відповідальності за транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг, оптимізації державного регулювання та управління у сфері дорожнього господарства.

Причини виникнення проблеми:

недосконалість діючого нормативно-правового регулювання в частині зобов'язань виконавця робіт і послуг за критерієм кількісного та якісного їх проведення;

невідповідність окремих положень діючих нормативних актів чинному законодавству у сфері дорожнього господарства.

Підтвердження важливості проблеми:

На сьогодні існує нагальна потреба у правовому врегулюванні відносин між замовником та виконавцем робіт з експлуатаційного утримання доріг за принципом кінцевого результату.

Крім того, відмінність довгострокового контракту від існуючих базових полягає в тому, що більша частина оплати підряднику базується на досягнутому і виміряному «виході», який відображує прийнятий у контракті цільовий стан доріг. Цей підхід діє в якості системи мотивації для забезпечення підрядником оптимізації ресурсів, зайнятих в обслуговуванні і експлуатації доріг.

Показники існування та масштабу проблеми

Назва показника	Одиниця виміру	Значення	Джерело даних
Обсяги фінансування поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг	млрд грн	7,7	Закон України «Про державний бюджет України на 2020 рік» Постанова Кабінету Міністрів України «Про виділення коштів для здійснення будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення» від 01.07.2020 № 539
Протяжність доріг загального користування державного значення	км	46640	Постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2019 року № 55 «Про затвердження переліку автомобільних

			доріг загального користування державного значення»
--	--	--	--

«Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів:

Згідно Закону України «Про автомобільні дороги» експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування може здійснюватися на основі довгострокових (до семи років) договорів (контрактів) про утримання автомобільних доріг загального користування за принципом забезпечення їх експлуатаційного стану відповідно до нормативно-правових актів, норм та стандартів.

Таким чином, вказані питання регулюються виключно шляхом прийняття відповідного регуляторного акту.

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою діючих регуляторних актів:

Причиною виникнення проблеми є недосконалі діючі регуляторні акти та відсутність таких, що її врегульовують.

II. Цілі державного регулювання

Цілі державного регулювання, безпосередньо пов'язані з розв'язанням проблеми:

запобігання передчасних руйнувань автомобільних доріг загального користування державного значення внаслідок не досконалих нормативних актів;

забезпечення широкого доступу суб'єктів господарювання до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг;

створення зацікавленості суб'єктів господарювання різних форм власності до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг;

встановлення єдиного підходу до оплати виконаних послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг за критерієм кінцевого результату кількісного та якісного їх проведення.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не забезпечує цілей державного регулювання. Залишення чинної редакції базових контрактів продовжить неефективне використання бюджетних коштів призначених на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного значення.
Альтернатива 2 Відмова від застосування діючих базових контрактів і врегулювання відносин між замовником і виконавцем послуг і робіт згідно укладених між ними договорами	Негативний вплив: Відсутність типового договору, зокрема довгострокової форми про утримання автомобільних доріг загального користування за принципом забезпечення їх експлуатаційного стану призведе до застосування різних типів відносин між замовником і виконавцем послуг і робіт, які в цілому для держави не дадуть очікуваного результату.
Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	Позитивний вплив: Прийняття проекту акта створить зацікавленість суб'єктів господарювання різних форм власності до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг, забезпечить ефективне використання бюджетних коштів і сприятиме збереженню автомобільних доріг від передчасного руйнування.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Відсутні
Альтернатива 2	Покращення рівня послуг і робіт з експлуатаційного утримання доріг на регіональному рівні по окремих індивідуальних договорах між замовником та виконавцем робіт і послуг.	Відсутні
Альтернатива 3	Вирішення цілей державного регулювання: ефективне використання коштів державного бюджету; збереження доріг від передчасного руйнування; забезпечення широкого доступу суб'єктів господарювання до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг;	Прийняття проекту наказу забезпечить економію фінансових ресурсів, що спрямовуються на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання доріг з одночасним збільшенням обсягів фінансування за їх видам, які були недофінансовані (зимове утримання доріг, заходи з безпеки руху, запровадження технічних засобів контролю та регулювання дорожнього руху, виконання робіт з оформлення права власності на землі дорожнього господарства та паспорти автомобільних доріг) в обсязі понад 858 млн грн

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Покращення технічного стану автомобільних доріг загального користування державного значення на окремих ділянках.	Відсутні
Альтернатива 2	Покращення технічного стану автомобільних доріг загального користування державного значення в деяких регіонах або окремих видах робіт, що виконуються під час поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг.	Відсутні
Альтернатива 3	Вирішення цілей державного регулювання: покращення технічного стану автомобільних доріг загального користування державного значення по всіх регіонах; збільшення кількості та здешевлення вантажних та пасажирських перевезень; сприятиме розвитку регіонів та задоволення соціальних потреб населення.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що	3	888	24	0	915

підпадають під дію регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,3	86,6	13,1	0	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутність чітких зобов'язань перед замовником та відносна самостійність у виконанні передбачених договором робіт	Відсутні
Альтернатива 2	Зацікавленість окремих суб'єктів господарювання різних форм власності до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг	Часткове збільшення обсягів фінансування дорожніх робіт в деяких регіонах по окремих дорогах.
Альтернатива 3	Зацікавленість всіх суб'єктів господарювання різних форм власності до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг	Збільшення обсягів фінансування дорожніх робіт на суму понад 858 млн грн., які будуть виконувати суб'єкти господарювання. Збільшення кількості робочих місць і зростання оплати праці.

Оцінка сумарних витрат за альтернативами

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які	0

виникають внаслідок дії регуляторного акта”)	
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці “Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”)	0
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці “Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”)	0

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	Не забезпечує цілей державного регулювання. Конфлікт правових норм визначених в нормативних актах залишиться невирішеним.
Альтернатива 2	2	Частково вирішує проблему лише на регіональному рівні

Альтернатива 3	4	Буде запроваджено єдиний підхід до виконання робіт з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення
----------------	---	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
I. Альтернатива 3	<p>Держава: Вирішення цілей державного регулювання: ефективне використання коштів державного бюджету; збереження доріг від передчасного руйнування;</p> <p>Громадяни: збільшення кількості та здешевлення вантажних та пасажирських перевезень; сприятиме розвитку регіонів та задоволення соціальних потреб населення.</p> <p>Суб'єкти господарювання: забезпечення</p>	<p>Держава: Відсутні</p> <p>Громадяни: Відсутні</p> <p>Суб'єкти господарювання: Відсутні</p>	Досягнення цілей державного регулювання та вирішення існуючої проблеми. Буде запроваджено єдиний підхід до виконання робіт з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення

	широкого доступу суб'єктів господарювання до виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг;		
II. Альтернатива 2	Держава: Покращення технічного стану автомобільних доріг загального користування державного значення в деяких регіонах або окремих видах робіт, що виконуються під час поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг. Громадяни: Часткове збільшення кількості та здешевлення вантажних та пасажирських перевезень; Задоволення соціальних потреб населення в окремих регіонах. Суб'єкти господарювання: Зацікавленість окремих суб'єктів господарювання різних форм власності до	Держава: Відсутні Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Відсутні Витрати: Відсутні Сумарні витрати, грн: 0	Продовження існування проблеми. Не забезпечує цілей державного регулювання. Конфлікт правових норм визначених в нормативних актах залишиться невирішеним.

	виконання послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг		
III. Альтернатива 1	Держава: Відсутні Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Відсутні	Держава: Відсутні Громадяни: Відсутні Суб'єкти господарювання: Відсутні	Погіршення стану проблеми та виникнення суміжних проблем. Конфлікт правових норм визначених в нормативних актах залишиться невирішеним.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 3	Вирішення існуючої проблеми	Відсутні
Альтернатива 2	Існуюча проблема залишається не вирішена	Відсутні
Альтернатива 1	Погіршення існуючої проблеми та виникнення суміжних проблем	Виникнення нових правових колізій.

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

Запропоновані механізми регуляторного акта, за допомогою яких можна розв'язати проблему:

Запровадження контракту з експлуатаційного утримання автомобільних доріг тривалого строку дії, в якому оплата послуг та робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг безпосередньо пов'язана з виконанням або пе-

ревиконанням підрядником чітко поставлених мінімальних вимог щодо кінцевих показників експлуатаційного стану доріг, які можуть бути забезпечені виконанням послуг та робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

Заходи, які мають здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта:

застосування довгострокових контрактів на всі види робіт з поточного дрібного ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;

доведення до суб'єктів господарювання вимог регуляторного акта для врахування у господарській діяльності.

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

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 здійснюється згідно з додатками 3, 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт буде діяти протягом необмеженого строку.

Обґрунтування запропонованого терміну дії акта: виконання робіт з поточного дрібного ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення здійснюється постійно, тому суспільні відносини, які врегульовує акт не мають очікуваного строку припинення.

Зміна строку дії акта можлива в разі внесення в установленому порядку змін до відповідних положень нормативно-правових актів, на підставі яких розроблено наказ.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Досягнення цілі державного регулювання, задля якого пропонується акт, може бути охарактеризовано наступними кількісними та якісними показниками, значення яких має змінитися за вимірюваний період:

№	Назва показника	Одиниця виміру	Зараз	6 місяців	1 рік	3 роки
1	Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів, державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	грн.	-	-	-	-
2	Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	од.	915	939	942	987
3	Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	грн.	-	-	-	-
4	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта - середній	відсоток	-	70	95	100

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури в розділі «Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через 1 рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом,

але не пізніше дня з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

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

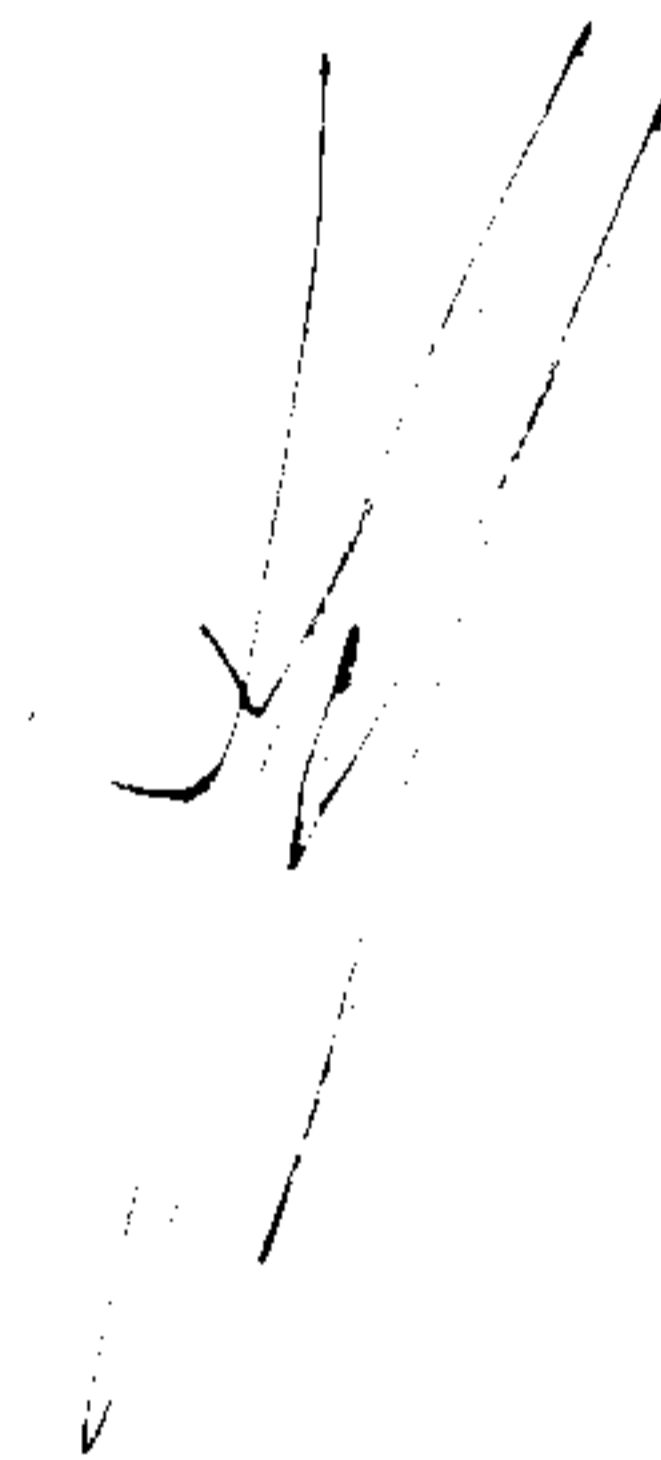
Метод проведення відстеження результативності: статистичний.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності: статистичні дані, наукові дослідження.

Наукові установи, що залучатимуться для проведення відстеження: Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П.Шульгіна».

Міністр

_____ 2021 р.



Владислав КРИКЛІЙ