



УКРАЇНА

# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна  
служба України

На виконання рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», зменшення фінансового навантаження зі сторони автостанцій на пасажирів, які є користувачами послуг автостанцій, на перевізників, які виконують перевезення пасажирів на регулярних автобусних маршрутах загального користування з територій автостанцій, спрощення процедури відкриття і закриття автостанцій, а також зменшення монопольного становища діючих автостанцій, Міністерством інфраструктури України розроблено та направляється проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій».

Додаток (тільки адресату):

1. Проект акта на 7 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 16 арк.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк.

Міністр

В. Омелян

Дубас Р.І.  
351-41-35

№11688/25/10-17 від 14.11.2017 на №8169/0/20-№72895/09997 від 15.11.2017

12895/0/19-17  
Державна регуляторна служба України

0.31



✳

323507



11:36



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

---

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

Про затвердження Змін до Порядку  
регулювання діяльності автостанцій

Відповідно до статей 32 та 36 Закону України «Про автомобільний транспорт», на виконання рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до Порядку регулювання діяльності автостанцій, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363, що додаються.

021752

2. Встановити, що функціонування автостанції, як суб'єкта надання автостанційних послуг, можливе за наявності паспорта автостанції.

3. Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень забезпечити:

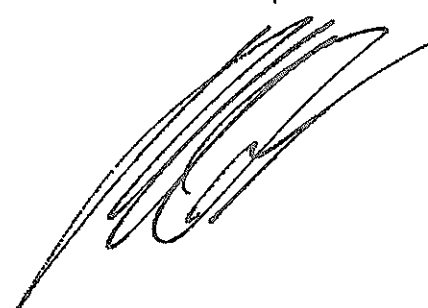
1) подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

2) оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



В. Омелян

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури України

\_\_\_\_\_ 2017 року № \_\_\_\_\_

## ЗМІНИ

### до Порядку регулювання діяльності автостанцій

#### 1. У розділі I:

##### 1) підпункт 1.1 викласти в такій редакції:

«1.1. Цей Порядок визначає вимоги до автостанцій та механізм визначення розміру автостанційного збору (далі - Порядок). Автостанції повинні відповідати вимогам, викладеним у додатку до цього Порядку.»

##### 2) підпункти 1.3 - 1.5 викласти в такій редакції:

«1.3. Відкриття автостанції передбачає розроблення та затвердження власником автостанції (далі - власник) паспорта автостанції та інформування про це органу місцевого самоврядування на території якого знаходиться автостанція.

1.4. Умовою функціонування автостанції є паспорт автостанції.

1.5. Паспорт автостанції повинен містити:

1) загальну інформацію про діяльність автостанції;

2) план автостанції зі схемою руху автобусів;

- 3) графіки роботи автостанцій;
  - 4) копію плану евакуації пасажирів та персоналу автостанції на випадок пожежі чи інших надзвичайних ситуацій;
  - 5) інформацію щодо пропускнуої спроможності автостанції, способів інформування пасажирів та реалізації квитків;
  - 6) схеми руху автобусів, розташування платформ та будівель із зазначенням службових та пасажирських приміщень;
  - 7) копії документів, що підтверджують право власності чи користування земельними ділянками;
  - 8) копії документів, що підтверджують право власності або користування приміщеннями автостанції;
  - 9) інформацію про:
    - графік роботи квиткових кас;
    - місце розміщення камер схову ручної поклажі або багажу;
    - виділене місце для пасажирів з дітьми;
    - місцезнаходження громадської вбиральні;
    - місцезнаходження працівника, підготовленого для надання допомоги особам з обмеженими фізичними можливостями;
    - місцезнаходження довідкової служби цілодобового обміну інформації з перевізниками та організаторами;
    - місцезнаходження засобів для надання невідкладної медичної допомоги;
    - місцезнаходження облаштованих місць для сидіння пасажирів з метою очікування поїздки;
    - місцезнаходження технічного обладнання, конструкцій та засобів для забезпечення вільного доступу осіб з обмеженими фізичними можливостями.
    - місце розміщення обов'язкової візуальної інформації системи інформування водіїв про умови дорожнього руху;
    - місце розміщення візуальної інформації для пасажирів.»;
- 3) підпункт 1.13 викласти в такій редакції:

«1.13. У разі будь-яких змін у документах власника та/або даних, наведених у паспорті автостанції, власник вносить зміни до паспорта автостанції.»;

4) у підпункті 1.14 слова та «та скріплюється печаткою (за наявності печатки)» виключити.

2. Розділ II виключити.

У зв'язку з цим розділ III вважати розділом II.

3. У розділі II:

1) пункт 2.1 викласти в такій редакції:

«2.1. Розмір автостанційного збору розраховується власником автостанції, як відносна величина до вартості проїзду (у відсотках).»;

2) пункти 2.2, підпункт 2.3.10 пункту 2.3, пункти 2.4 та 2.6 виключити.

У зв'язку з цим пункти 2.3, 2.5, 2.7 та 2.8 вважати відповідно пунктами 2.2, 2.3 – 2.5;

3) пункти 2.4, 2.5. викласти в такій редакції:

«2.4. Розмір автостанційного збору для пасажирів, що придбавають квитки у автомобільного перевізника, водія чи іншого суб'єкта господарювання уповноваженого на це автомобільним перевізником, встановлюється за згодою автомобільного перевізника та власника автостанції.

2.5. Розмір автостанційного збору для пасажирів, що придбавають квитки у суб'єкта господарювання уповноваженого на це власником автостанції, встановлюється між ними спільно в договорі.».

4. Розділ IV виключити.

У зв'язку з цим розділ V вважати розділом IV.

5. У розділі IV:

1) назву розділу викласти в такій редакції:

«IV. Взаємодія власника автостанції чи іншого суб'єкта господарювання, що здійснює продаж квитків з автомобільним перевізником.»;

2) пункти 4.1 та 4.2 викласти в такій редакції:

«4.1. Відносини власника автостанції, чи іншого суб'єкта господарювання, що здійснює продаж квитків з автомобільним перевізником визначаються спільно сторонами в договорі.

4.2. На обумовлений сторонами строк договором визначаються перелік, вартість та обсяги послуг, що надаються.».

6. Розділ VI виключити.

У зв'язку з цим розділ VII вважати розділом VI.

7. Пункти 6.1 та 6.2 викласти в такій редакції:

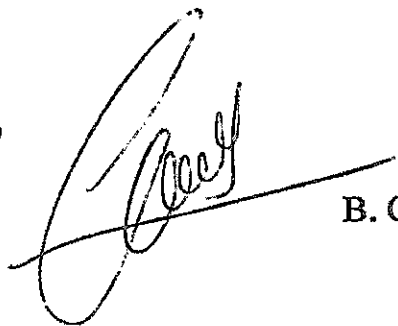
«6.1. Закриття автостанції здійснюється з ініціативи власника за умови інформування про це відповідного організатора перевезень не пізніше ніж за два місяці до закриття автостанції. Автостанція може бути закрита виключно тільки після виведення з неї всіх автобусних маршрутів.

6.2. Після отримання інформації від власника про закриття автостанції відповідний організатор перевезень забезпечує внесення необхідних змін до розкладів руху автобусів відповідного сполучення та інформування населення про закриття автостанції.».

8. Додаток 1 викласти в новій редакції, що додається.

9. Додатки 2 - 5 виключити.

Директор Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень



В. Сасін

Додаток  
до Порядку регулювання  
діяльності автостанцій  
(пункт 1.1 розділу I)

Вимоги до автостанцій

№ з/п	Показники
1	Наявність не менше однієї квиткової каси, у тому числі з можливістю користування особами з обмеженими фізичними можливостями
2	Наявність не менше 3-х камер схову ручної поклажі або багажу
3	Наявність виділеного місця для пасажирів з дітьми
4	Наявність не менше 2-х платформ для прибуття, відправлення автобусів (посадки та висадки пасажирів)
5	Наявність не менше однієї громадської вбиральні, у тому числі з можливістю користування особами з обмеженими фізичними можливостями
6	Наявність не менше одного працівника, підготовленого для надання допомоги особам з обмеженими фізичними можливостями
7	Наявність довідкової служби з можливістю цілодобового обміну інформацією з перевізниками та організаторами за допомогою сучасних засобів зв'язку (мережа Інтернет, факс).
8	Наявність засобів для надання невідкладної медичної допомоги
9	Наявність обов'язкової візуальної інформації, системи інформування водіїв про умови дорожнього руху
10	Наявність не менше 3-х облаштованих місць для сидіння пасажирів з метою очікування поїздки
11	Наявність технічного обладнання, конструкцій та засобів для забезпечення вільного доступу осіб з обмеженими фізичними можливостями





Ме: листопада 2017 року | Ме: листопада 2017 року | З: | По: | Фільтр

15 листопада 2017 року

**Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»**

[Нову редакцію документа](#) [Про актуальні зміни редакції документа](#) [Актуальність](#)



# АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

## проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»

### I. Визначення проблеми

Практика застосування Порядку регулювання діяльності автостанцій, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 27 вересня 2010 року № 700 та зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363 (далі – Порядок), засвідчила про їх певну неактуальність та не відповідність сучасним умовам організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

Зазначене вище призвело до:

- тінізації ринку пасажирських перевезень оскільки, обсяг наданих послуг автостанціями від загального обсягу на приміських та міжміських маршрутах становить близько 36% тобто 64% надання послуг автостанцій припадає на облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів та інші об'єкти дорожнього сервісу, що до призводить до тінізації ринку пасажирських перевезень;

- затратності та тривалості процедур відкриття/закриття автостанцій;

- відсутності доступу у громадян до зручної транспортної інфраструктури автостанцій;

- підвищення вартості проїзду на автобусних маршрутах за рахунок, зокрема автостанційного збору.

На сьогодні існуюча система відкриття та закриття автостанції полягає у прийнятті рішення місцевими органами виконавчої влади на підставі документів, які передбачають рішення щодо виділення землі, наявності комплексу споруд та будівель, передбачених для прийняття та відправлення пасажирів та їх відповідність повинна бути підтверджена рішенням сесії органу виконавчої влади. Закриття автостанції здійснюється за умови виведення з неї всіх автобусних маршрутів.

При цьому за останні п'ять років кількість автобусних станцій суттєво не зросла, що свідчить про неефективність регулятивних механізмів, що безпосередньо впливають на роботу автостанцій, їх рентабельність та привабливість для автомобільних перевізників і громадян.

Також слід зазначити про ще ряд важливих факторів, а саме:

1. Дія Порядку не дає можливості працювати автомобільним перевізникам на ринкових умовах.

2. Взаємовідносини автостанції і перевізника встановлені умовами Порядку, а не на ринкових умовах.

3. Вартість проїзду для пасажирів в середньому більша на 10-15% через стягнення автостанціями додаткових коштів у вигляді автостанційного збору, який входить до вартості квитка і становить абсолютно різну вартість в залежності від дальності поїздки.

4. Проведення атестації автостанцій у тому вигляді в якому вона зараз здійснюється, жодним чином не впливає на якість, комфорт і безпеку пасажирів чи інших учасників ринку або користувачів послуг автостанцій.

5. Відкрити автостанцію не можливо без окремого рішення місцевого органу виконавчої влади, що не відповідає вимогам законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про місцеві державні адміністрації».

6. Відповідно до вимог Порядку умовою функціонування автостанції є свідоцтво про атестацію автостанції, хоча жодним Законом це не передбачено так як і не передбачено процедури проведення атестації автостанцій.

7. Власник автостанції повинен погодити розмір автостанційного збору з місцевими адміністраціями, однак Законом України «Про місцеві державні адміністрації» за адміністраціями таких повноважень не закріплено.

### Основні автостанції України

№	Автостанції	№	Автостанції
1	Вінниця 1	26	Харків автолюкс
2	Вінниця 2	27	Херсон
3	Вінниця 3	28	Херсон 2
4	Днепр-Ск Авц	29	Миколаїв
5	Днепр-Ск Ас2	30	Миколаїв 2
6	Донецьк	31	Миколаїв Ас Дачна
7	Житомир	32	Мукачеве
8	Житомир-2	33	Одеса
9	Запоріжжя Автолюкс	34	Одеса Автолюкс
10	Ів.Франківськ-1	35	Одеса Привоз
11	Ів.Франківськ-2	36	Полтава Ас-1
12	Ів.Франківськ-3	37	Полтава Ас-2
13	Ів.Франківськ-4	38	Полтава Ас-3
14	Київ АВ	39	Полтава Ас-4
15	Київ АС	40	Рівне
16	Київ Видубичі	41	Тернопіль Ав
17	Кременчук АС	42	Тернопіль Ас-2
18	Кропивницький	43	Ужгород
19	Кропивницький-2	44	Хмельницький
20	Львів	45	Хмельницький 2
21	Львів 2	46	Хмельницький 3
22	Львів 8	47	Черкаси
23	Ужгород 2	48	Черкаси Ас-2
24	Умань	49	Чернівці
25	Чернівці 3		

### Статистичні дані ринку автобусних пасажирських перевезень.

Регіони	Міські	Приміські	Міжміські	Перевізники	Транспортні

	маршрути	маршрути	маршрути		засобі
Дніпровська	359	406	258	203	4247
Івано Франківська	64	712	197	373	5322
Закарпатська	155	193	224	90	2077
Волинська	94	440	402	147	1031
Житомирська	79	354	235	110	1245
Херсонська	61	173	292	43	1696
Хмельницька	131	477	407	287	1399
Одеська	107	109	344	75	970
Чернігівська	92	279	176	120	1275
Черкаська	121	290	138	83	3100
Сумська	132	255	121	160	627
Тернопільська	68	464	138	390	877
Харківська	233	372	93	64	1885

Кількість транспортних засобів, що використовуються ліцензіатами

Транспортні засоби	Кількість транспортних засобів
Автобуси	74527

Проблема, яку пропонується врегулювати є важливою, оскільки пов'язана із розвитком автобусної та автостанційної мереж в Україні, та не може бути вирішена за допомогою ринкових відносин у зв'язку з тим, що Законом України «Про автомобільний транспорт», Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 № 176, та Порядком встановленні умови державного регулювання у сфері автостанційних послуг.

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

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

- забезпечення виконання вимог законів України «Про автомобільний транспорт», «Про адміністративні послуги», «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про місцеві державні адміністрації», «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;

- усунення монопольного становища діяльності автостанцій;
- встановлення прозорості процедури відкриття нових автостанцій;

- виключення надмірного державного регулювання ринку автостанційних послуг;
- підвищення якості надання послуг автостанцій та послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом;
- створення конкурентного середовища на рику автостанційних послуг;
- формулювання прозорих та чітких вимог до автостанцій;
- зменшення вартості проїзних квитків.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечує досягнення цілі, залишення чинної редакції Порядку збереже зарегульованість ринку автостанційних послуг, а також збільшить кількість перевізників, які працюють в тіні на маршрутах загального користування.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»	Прийняття акта сприятиме: створенню конкурентного середовища у сфері надання автостанційних послуг; усуне монопольне становище автостанцій; дозволить спростити процедуру відкриття та закриття автостанції. У зв'язку з цим зазначений спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання

Інші способи, що не передбачають внесення змін, запропонованих проектом акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Витрати на проведення атестації автостанцій
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності	Збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів за рахунок утворення нових автостанцій. Утворення нових робочих	Додаткових витрат не очікується

автостанцій»	місце за рахунок утворення нових автостанцій. Усунення монополії автостанцій.	
--------------	--	--

## Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Подальша оплата за послуги автостанцій, які в більшості випадків пасажир не отримує. Завищена вартість послуг автостанцій, відповідно і завищена вартість проїзду.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»	Можливість користування якісними послугами на автостанціях. Зменшення вартості послуг на АС та вартості проїзних квитків	Додаткових витрат не очікується

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	-	-	700	700
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	-	100%	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Залишаються витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати пов'язані з атестацією автостанцій та отриманням свідоцтва про атестацію для автостанцій. Витрати на узгодження розміру автостанційного збору з місцевими органами влади.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження	Прозора та спрощена процедура відкриття і закриття автостанцій. Скасування атестації	Додаткових витрат не очікується

Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»	автостанцій та свідоцтва про атестацію. Скасування необхідності узгоджувати розмір автостанційного збору з місцевими органами влади. Перехід на договірні відносини автостанції з автомобільними перевізниками.	
---	---	--

Витрати на виконання вимог регуляторного акта з боку суб'єктів господарювання відсутні.

#### 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. Збереження чинного регулювання	1	Низький рівень безпечності та якості перевезень автобусами
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»	4	Спрощена процедура відкриття та закриття автостанцій. Виключено формулу дискримінаційних розрахунків автостанціями відносно перевізників, за надання їм різного роду послуг. Зменшено фінансове навантаження на пасажирів, які придбавають квитки на автостанціях і сплачують необґрунтований розмір автостанційного збору.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Для держави: Відсутні Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання : Відсутні	Для держави: Витрати на проведення атестації автостанцій та видачі свідоцтва про атестацію автостанцій Для громадян: Витрати на	Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та споживачів послуг.

		<p>автостанційні послуги, які в більшості випадків пасажир не отримує.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Залишаються витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати пов'язані з атестацією автостанцій та отриманням свідоцтва про атестацію для автостанцій.</p> <p>Узгодження розміру автостанційного збору з місцевими органами влади.</p>	
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»</p>	<p>Для держави: Збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів. Створення нових робочих місць</p> <p>Для громадян: Можливість користування якісними послугами на автостанціях. Очікуються опосередковані вигоди пов'язані із зменшенням вартості проїзних квитків вартості послуг автостанцій.</p> <p>Для суб'єктів господарювання Спрощені вимоги щодо відкриття та закриття автостанцій.</p>	<p>Для держави: Додаткових витрат не очікується</p> <p>Для громадян: Додаткових витрат не очікується.</p> <p>Для суб'єктів господарювання Прогнозуються наступні витрати для одного суб'єкта господарювання:</p> <p>1. Витрати на процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання та на процедури організації вимог регулювання (див. додаток М-тест) – 213 грн.</p>	<p>Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики.</p> <p>Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.</p>



	Скасування атестації автостанцій та свідоцтва про атестацію. Скасування необхідності узгоджувати розмір автостанційного збору з місцевими органами влади. Перехід на договірні відносини автостанції з автомобільними перевізниками.		
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Переваги відсутні.	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій»	Спрощена процедура відкриття та закриття автостанцій. Виключено формулу дискримінаційних розрахунків автостанціями відносно перевізників, за надання їм різного роду послуг. Зменшено фінансове навантаження на пасажирів, які придбавають квитки на автостанціях і сплачують необґрунтований розмір автостанційного збору.	Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта. При цьому розв'язання визначених проблем забезпечать заходи, якими передбачається спростити вимоги до:

відкриття і закриття автостанцій;

розрахунку розміру автостанційного збору;  
розрахунку вартості послуг, що надаються автостанціями перевізникам;  
продажу касово-квиткової документації;  
процедур пов'язаних з атестацією автостанцій.

#### Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщенні на Урядовому порталі.

#### Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

- 1) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);
- 2) переглянути внутрішні операційні та управлінські процеси для забезпечення виконання вимог регулювання.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати 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).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого (мікро) підприємництва складає 100%.

Проведено розрахунок витрат суб'єктів малого (мікро) підприємництва (Додаток 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва), додається.

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

Строк дії цього регуляторного акту запропоновано встановити на необмежений термін.

Зміна терміну дії акта можлива в разі внесення змін до правових актів, на вимогах яких базується проект регуляторного акта.

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

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта. За результатами прийняття акта

передбачається додаткові надходження до бюджетів різних рівнів у зв'язку із збільшенням кількості нових суб'єктів надання автостанційних послуг.

2. Кількість суб'єктів господарювання, які надають автостанційні послуги на яких поширюватиметься дія акта, не обмежується.

3. Розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта передбачається зменшити фінансових та часових затрат, зокрема:

- коштів – 5313 грн.

- часу – 11 годин.

4. Зменшення вартості проїзду на автобусному маршруті та вартості послуг, які надаються пасажиру автостанціями.

5. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» – «Регуляторна діяльність».

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового та повторного 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, але не пізніше дня з якого починається проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності. За результатами даного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення неврегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Міністерства, а також аналізу статистичних показників результативності регуляторного акта.

**Міністр інфраструктури України**

**В. Омелян**

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 року



**ТЕСТ**  
**малого підприємництва (М-Тест)**

1. Консультації з представниками мікро та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 19.10.2017. по 07.11.2017.

№ з/п	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), Інтернет - консультації прями, (Інтернет форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робочі зустрічі з Офісом ефективного регулювання (BRDO), експертами офісу: Д. Горюновим, І. Лавриненком, Т. Слоободянюком	2	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію щодо орієнтовної кількості суб'єктів малого та мікропідприємництва на яких поширюватимуться вимоги запропонованого регулювання.
2	Робочі зустрічі з Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України – Главацьким П.В.	3	Запропоноване регулювання сприймається.
3	Робочі зустрічі з Українським транспортним союзом – Баліним В.А.	5	Отримано інформацію про те, що для виконання вимог регулювання необхідно:
4	Робочі зустрічі з Всеукраїнською асоціацією автомобільних перевізників – Логутовим К.В.	4	1. Здійснити витрати на процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання. В середньому витрачається 3 години.
5	Робочі зустрічі з Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства – Хмарським С.Г.	3	
6	Робочі зустрічі з Федерацією роботодавців транспорту України – Климпушем О.Д.	2	2. Здійснити витрати на процедури організації виконання вимог регулювання. В середньому 8 годин.
7	Робочі зустрічі з Всеукраїнським об'єднанням організацій роботодавців «Укравтотранс» - Роговським І.В.	4	

8	Робочі зустрічі з Громадським комітетом транспортної безпеки – Папіровим Ю.М.	3	
9	Робочі зустрічі з Всеукраїнською асоціацією автостанцій – Житінським І.Ю.	6	

## 2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 700 – атестовані автостанції)

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 100 %.

## 3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
<b>Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання</b>				
1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула:</i> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування <i>Формула:</i> <i>прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
3.	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

4.	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) $X$ кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання $X$ кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5.	Інші процедури	x	x	
6.	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	0,00 грн.	X	0,00 грн.
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.			
8.	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" $X$ кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 $X$ рядок 7)	0,00 грн.	X	0,00 грн.
<b>Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування</b>				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання $X$ вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) $X$ оціночна кількість форм	3 год. (час, який витрачається с/г на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) <sup>4</sup> $X$ 19,34 грн. = 58 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	58 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у наступний рік) $X$ 4 роки
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх	8 год. (час, необхідний на розроблення та впровадження внутрішніх	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги	155 грн. (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх

	<i>для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	процедур (за результатами консультацій) X 19,34 грн. X 1 процедура = 155 грн.	регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	процедур у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх процедур у наступний рік) X 4 роки
11.	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13.	Інші процедури:			
14.	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	213 грн	X	852 грн
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	700		700
16.	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	149100 грн.	X	596400 грн.

## Примітки:

1. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2017 рік», з 1 січня 2017 року становить - 19,34 гривні. Джерело отримання інформації: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-193>.

2. Джерело отримання інформації: Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань (<https://usr.minjust.gov.ua/ua/extractedr>).

Припущено, що кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання у перший рік (стартовий рік впровадження регулювання), та наступний рік дорівнює кількості суб'єктів господарювання, які зареєстровані в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань та є суб'єктами малого (у тому числі мікро-) підприємництва станом на 01.09.2017.

3. Первинна інформація про вимоги регулювання може бути отримана за результати пошуку наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363 на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури <https://mtu.gov.ua/>.

4. Інформація про розмір часу, який витрачається суб'єктами на отримання зазначеної

інформації є оціночною, та отримана за результатами проведених консультацій (наведено у таблиці розділу 1).

### Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання.	x	x	x	x	x
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	x	x	x	x	x
камеральні					
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	x	x	x	x	x
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	x	x	x	x	x
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	x	x	x	x	x
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	x	x	x	x	x
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат	x	x	x	x	x
Разом за рік	X	X	X	X	відсутні
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	відсутні



\* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

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

#### 4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	X	X
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	149100 грн.	596400 грн.
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	149100 грн.	596400 грн.
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00 грн.	0,00 грн.
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	149100 грн.	596400 грн.

#### 5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Не передбачається розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів.