



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)
Код ЄДРПОУ 37641918

№ _____

На № _____ від _____

Державна регуляторна служба України

Про погодження проекту акта
Кабінету Міністрів України

Відповідно до § 37-38 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950, Державне агентство автомобільних доріг України надсилає на погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру».

Просимо опрацювати та погодити проект постанови в п'ятиденний термін.

Додатки:

1. Проект постанови на 3 арк. в 1 прим.;
2. Пояснювальна записка на 4 арк. в 1 прим.;
3. Фінансово-економічні розрахунки до проекту постанови;
4. Прогноз впливу реалізації проекту постанови;
5. Копія листа Мінінфраструктури про погодження проекту на 3 арк. в 1 прим.;
6. Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови на 20 арк. в 1 прим.;
7. Повідомлення про оприлюднення проекту постанови на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр КУБРАКОВ

Максим Лесик 287-54-83

Вихідний документ Укравтодора (Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат [58E2D9E7F900307B040000005332D0057F97B00](#)
Підписувач [Кубраков Олександр Миколайович](#)
Дійсний з [02.12.2019 0:00:00](#) по [02.12.2021 0:00:00](#)

Укравтодор



2675/1/10-11 від 07.09.2020



ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру»

1. Резюме

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» (далі – проєкт постанови) розроблено з метою унормування відповідно до вимог чинного законодавства України та міжнародної практики порядку проїзду автомобільними дорогами, що побудовані на умовах концесії, тих категорій користувачів, доступ яких здійснюватиметься на безоплатній основі, а також механізму визначення втрат концесіонера, пов'язаних з таким безоплатним проїздом.

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Законом «Про концесію» (частини друга статті 42) встановлено, що порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру (в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, проїзду транспортних засобів, що використовуються органами державної влади, підрозділами Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Національної поліції України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, та швидкої медичної допомоги) визначає Кабінет Міністрів України.

Пунктом 9 Розділу XII «Прикінцеві та перехідні положення» Закону «Про концесію» Кабінету Міністрів України доручено у шестимісячний строк з дня набрання чинності цим Законом привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом.

На даний момент відповідні відносини регулює постанова Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 р. № 1065 «Про затвердження Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії», яка суперечить діючому Закону «Про концесію» та заснована на статті 9 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг", що втратив чинність.

Таким чином, умови та порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, потребують нормативно-правового регулювання у відповідності з Законом «Про концесію», а отже є необхідність у прийнятті відповідного акта.

3. Суть проєкту акта

Проєктом постанови, зокрема, визначено механізм забезпечення безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру втрат, пов'язаних з використанням автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, власниками або користувачами транспортних засобів без внесення плати за користування такими дорогами.

Проектом постанови урегулюються категорії транспортних засобів, яким дозволяється безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, порядок розрахунку втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом відповідними автомобільними дорогами, визначення розміру таких втрат та джерела їх відшкодування.

Проект постанови є необхідною умовою для забезпечення гарантованої можливості держави безперешкодного використання дороги, побудованої на умовах концесії, для захисту прав та інтересів громадян, а також для створення умов для заінтересованості приватного концесіонера у реалізації проекту.

4. Вплив на бюджет

Реалізація постанови потребуватиме додаткового фінансування з відповідного бюджету, зокрема, у разі відшкодування втрат концесіонера, які пов'язані з використанням автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, власниками або користувачами транспортних засобів без внесення плати за користування такими дорогами.

Фінансово-економічні розрахунки, проведені відповідно до пунктів 2 і 3 § 34 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України 18 липня 2007 № 950 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 09.11.2011 р. № 1156) додаються до цієї пояснювальної записки.

5. Позиція заінтересованих сторін

Наразі фахівці Світового банку на запит Міністерства інфраструктури України розробляють модель програми для пілотного проекту концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. За підтримки Глобального інфраструктурного фонду (Global Infrastructure Fund, GIF), Міністерство інфраструктури та Укравтодор вивчають можливі варіанти залучення суб'єктів приватного сектору до робіт з покращення мережі автомобільних доріг, послуг з їх технічного обслуговування та експлуатації. За результатами попереднього аналізу очікується розробити модель програми модернізації, а згодом технічного обслуговування стратегічної та міжнародної мережі автомобільних доріг, відбору та аналізу (на рівні попереднього техніко-економічного обґрунтування) пілотних проектів з метою їх подальшого структурування. Передбачається визначити шість пілотних проектів доріг для реалізації за механізмом концесії, встановити попередню доцільність їх реалізації. Запуск шести пілотних транзакцій буде першим кроком більш масштабної програми використання концесій для фінансування, необхідного оновлення та обслуговування доріг.

Також, 19.06.2020 у Міністерстві інфраструктури України за участі радників Прем'єр-міністра України та Міністра інфраструктури України було проведено засідання робочої групи з реалізації та визначення потенційних проектів (ділянок) будівництва автомобільних доріг на умовах концесії з зацікавленими органами державної влади та представниками бізнесу, на якій обговорено основні проблеми та ризики будівництва автомобільних доріг на умовах концесії, проаналізовано потенційну можливість такого будівництва та його економічну доцільність на окремих ділянках автомобільних доріг.

6. Прогноз впливу

Проект постанови за предметом правового регулювання матиме вплив на забезпечення прав та інтересів концесіонера (інвестора), силами та засобами якого побудована автомобільна дорога. Реалізація проекту постанови матиме вплив на права та інтереси такого концесіонера. Прогноз впливу реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін додається.

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

Проект постанови не стосується соціально-трудової сфери та не потребує узгодження з уповноваженими представниками від всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців. Проект постанови не стосується прав осіб з інвалідністю, а тому не потребує погодження зі всеукраїнськими громадськими організаціями інвалідів, їх спілками.

Проект постанови не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Проект постанови за предметом правового регулювання не матиме впливу на:

- ринкове середовище;
- розвиток регіонів;
- ринок праці;
- громадське здоров'я та навколишнє природне середовище;
- інші сфери суспільних відносин.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект постанови потребує погодження з Міністерством інфраструктури України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України, Державною регуляторною службою України.

Проект постанови потребує проходження правової експертизи в Міністерстві юстиції України.

Проект постанови не виносився на громадське обговорення.

Проект постанови розміщено на офіційному веб-сайті Державного агентства автомобільних доріг України: www.ukravtodor.gov.ua (розділ «Діяльність»; підрозділ «Регуляторна діяльність»).

8. Ризики та обмеження

Проект акта не містить положень, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, та які впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків та не містить положень, які передбачають ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

Громадська антикорупційна та громадська антидискримінаційна експертизи не проводились.

9. Підстави розробки проєкту акта

Проєкт постанови розроблено на виконання частини другої статті 42 Закону України від 3 жовтня 2019 р. № 155-ІХ «Про концесію» (далі – Закон «Про концесію») та пункту 21 доручення Прем'єр-міністра України № 36344/1/1-19 від 09.12.2019.

Голова Державного агентства
автомобільних доріг України

Олександр КУБРАКОВ

«___» _____ 2020 р.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2020 р. №

Київ

**Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними
дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір
відшкодування концесіонеру**

Відповідно до частин другої статті 42 Закону України “Про концесію” Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Затвердити Порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру, що додається.
2. Визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 р. № 1065 «Про затвердження Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії» (Офіційний вісник України, 2000 р., № 27, ст. 1138).

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ

ЗАТВЕРДЖЕНО

постановою Кабінету Міністрів України

від 2020 р. №

ПОРЯДОК
безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на
умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру

Загальні положення

1. Цей Порядок визначає механізм забезпечення безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру втрат, пов'язаних з використанням автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, власниками або користувачами транспортних засобів без внесення плати за користування такими дорогами.

2. Безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії (далі - автомобільні дороги), дозволяється:

1) транспортним засобам, що належать фізичним особам, фізичним-особам підприємцям, юридичним особам усіх форм власності та використовуються ними у разі виникнення надзвичайної ситуації (стихійне лихо, катастрофа, епідемія, епізоотія) протягом періоду дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства;

2) транспортним засобам, вказаним у частині другій статті 42 Закону України «Про концесію», на умовах, визначених концесіонером відповідно до концесійного договору.

3. Крім визначених у підпункті 2 пункту 2 цього Порядку, концесійний договір може визначати додаткові категорії транспортних засобів та встановлювати умови їх безоплатного проїзду автомобільними дорогами.

Порядок розрахунку втрат

4. Розрахунок втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, та визначення розміру таких втрат у випадках, передбачених підпунктом 1 пункту 2 цього Порядку, здійснюється на підставі даних обліку концесіонером фактичної кількості

відповідних транспортних засобів у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, за весь період використання автомобільної дороги для безоплатного проїзду.

5. Розмір відшкодування концесіонеру у випадках, визначених підпунктом 1 пункту 2 цього Порядку, повинен компенсувати втрати концесіонера від безоплатного проїзду (у розмірі плати за разовий проїзд автомобільною дорогою, визначеного у концесійному договорі) за період дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства.

6. Розрахунок втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів у випадках, передбачених підпунктом 2 пункту 2 цього Порядку, здійснюється під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги та враховується при визначенні граничного розміру плати за експлуатаційну готовність, граничного розміру плати за разовий проїзд такою дорогою та фінансових показників проекту, що здійснюється на умовах концесії.

Джерела відшкодування

7. У випадках, передбачених пунктом 2 цього Порядку, відшкодування втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, здійснюється з відповідного бюджету відповідно до бюджетного законодавства.

8. Концесійний договір може передбачати можливість зменшення розміру концесійних платежів за відповідний період на суму відшкодування втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів відповідно до пункту 2 цього Порядку, визначати умови та порядок такого зменшення. У разі такого зменшення концесійних платежів за відповідний період на суму відшкодування, втрати концесіонера, пов'язані з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, вважаються відшкодованими.

Додаток до п.5 пояснювальної записки до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру»

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» на ключові інтереси заінтересованих сторін

I. Суть проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» (далі – проект постанови).

Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» дозволить забезпечити безперешкодне та безоплатне використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії. Окрім того, проект постанови забезпечить правову визначеність у питанні відшкодування втрат концесіонера у разі безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, відповідними категоріями транспортних засобів у випадках, визначених Законом «Про концесію» (далі – Закон).

Проектом постанови затверджуються відповідні положення щодо:

категорій транспортних засобів, які можуть здійснювати безоплатний проїзд у випадках, визначених Законом;

надання можливості концесіонеру визначати інші категорії транспортних засобів для їх безоплатного проїзду у відповідному концесійному договорі

порядку розрахунку втрат концесіонера від безоплатного проїзду зазначеними транспортними засобами в залежності від випадків, за яких дозволяється безоплатний проїзд;

джерел відшкодування втрат концесіонера від безоплатного проїзду;

II. Таблиця

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний вплив на ключовий інтерес		Пояснення
		Короткостроковий (до року)	Середньостроковий (більше року)	
Концесіонер (інвестор)	Визначеність та прозорість порядку безоплатного проїзду учасників дорожнього руху у випадках, визначених Законом; Забезпечення реальної можливості відшкодування концесіонеру втрат від безоплатного проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії	Позитивний (забезпечення концесіонеру можливості надання пропозицій щодо здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії, враховуючи чіткі умови безоплатного проїзду, та врахування цього чинника у плануванні комерційної діяльності; зрозумілість ведення бізнесу)	Позитивний (можливість середньострокового фінансового та інвестиційного планування концесіонером своєї господарської діяльності; можливість розрахунку прибутку/збитку у довгостроковій перспективі; залучення інвестицій в економіку України; полегшення ведення бізнесу)	Реалізація акта забезпечить удосконалення державного регулювання в цій сфері, створення сучасного механізму тим самим, залучати приватних інвесторів та інвестиції для будівництва автомобільних доріг

Додаток до п.4 пояснювальної записки
до проєкту постанови Кабінету міністрів України
«Про затвердження порядку безоплатного
проїзду автомобільними дорогами,
побудованими на умовах концесії,
та розмір відшкодування концесіонеру»

**Фінансово-економічні розрахунки
до проєкту постанови Кабінету міністрів України «Про затвердження
порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на
умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру»**

1. Через накопичене недофінансування впродовж десятиріччя існуюча дорожня мережа не відповідає сучасним технічним вимогам, а дорожня галузь має наразі наступні негативні наслідки:

- незадовільний технічний стан автомобільних доріг;
- низький рівень безпеки дорожнього руху;
- відсутність можливості розвитку існуючої мережі автомобільних доріг відповідно до інтенсивності руху транспортних засобів і вантажних перевезень;
- невикористання транзитного потенціалу країни в повній мірі.

Проте на сьогодні дорожнє будівництво є одним із пріоритетів розвитку національних економік, адже саме сильна інфраструктура сприяє скороченню витрат на вантажоперевезення, підвищенню безпеки руху транспорту, та, як наслідок, залученню додаткових інвестицій і подальшому розвитку економіки.

Для здійснення нового будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення Законом України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» Державному агентству автомобільних доріг України як головному розпоряднику бюджетних коштів передбачено видатки, що відповідно до показників бюджетного запиту забезпечують потребу на 28 відсотків.

Для збільшення можливих обсягів виконання дорожніх робіт Укравтодор передбачає залучення додаткових обсягів фінансування в обсязі 19,274 млрд.грн шляхом випуску облігацій під державні гарантії, однак навіть з урахуванням залучення цих запозичень наявна потреба забезпечена лише на 41 відсоток, у

зв'язку з чим Укравтодор не має можливості здійснити фінансове забезпечення відповідних заходів за рахунок інших джерел.

В рамках анонсованої президентом Володимиром Зеленським програми "Велике будівництво" у 2020 році Укравтодор планує забезпечити ремонт і будівництво 4164 км доріг. Станом на сьогодні вже підписані договори з ремонту більш ніж половини з них, по деяким ще тривають тендерні процедури.

Завдяки запровадженню Державного дорожнього фонду та пошуку додаткових джерел фінансування з 2018 року реалізовано масштабні проекти у сфері дорожнього будівництва та ремонту.

В 2019 році фінансування програм розвитку доріг дещо збільшилося (таблиця 1.1), проте основне фінансування дорожня галузь повинна отримати в 2020-2022 роках.

Таблиця 1.1 – Обсяги фінансування дорожнього господарства за різними джерелами

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн. грн	У тому числі за роками*				
		2018	2019	2020	2021	2022
Державний бюджет, у тому числі:	201 108,42	26 327,77	35 983,81	45 011,43	46 132,37	47 653,04
кошти спеціального фонду державного бюджету (державний дорожній фонд)	193 149,62	20 025,46	35 217,33	44 121,43	46 132,37	47 653,04
кошти загального фонду державного бюджету	7 958,79	6 302,31	766,48	890	-	-
кошти міжнародних фінансових організацій	20 255,47	3 722,27	4 463,64	4 440	3 910,30	3 719,25
Інші джерела, у тому числі кошти інвесторів	100 781,31	-	514,1	18 043,47	36 051,17	46 172,58
Усього	322 145,19	30 050,04	40 961,55	67 494,90	86 093,83	97 544,87

* Інформація згідно Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки.

Але цього фінансування вистачає лише на частину робіт, а інша частина потребує залучення додаткових джерел фінансування. І як видно з таблиці 1.1 одним із можливих джерел фінансування може бути залучення коштів інвесторів для платних концесійних доріг. Проте, для усіх платних доріг повинен бути розроблений і затверджений порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру і, відповідно, розраховані можливі витрати з бюджету на зазначені компенсації концесіонеру.

2. Видатки на здійснення заходів, передбачених проєктом акта

Фінансово-економічні розрахунки проводились виходячи з наступних вихідних параметрів:

1. Мережа платних доріг, збудованих на умовах концесії на найближчі 4 роки.

На найближчі роки в Україні найбільш перспективними є 2 об'єкти:

- будівництво нової автомобільної дороги Львів – Краківець в Львівській області протяжністю 84,4 км;

- будівництво великої кільцевої автомобільна дороги навколо м. Києва (ВКАД) протяжністю 150,8 км.

Узагальнена середньорічна добова інтенсивність дорожнього руху на зазначених об'єктах наведена в таблицях 2.1 та 2.2

Таблиця 2.1 – Узагальнені дані щодо інтенсивності для ВКАД

Найменування об'єкту	Протяжність ділянки, км	Інтенсивність всього, авт./добу	Легкові, авт./добу	Інші, авт./добу
1	2	3	4	5
Ділянка № 1. Будівництво ділянки ВКАД від а/д М-06	35,2	25120	15574	9546

Київ - Чоп до а/д М- 05 Київ - Одеса				
Ділянка № 2. Реконструкція з'єднувальної ділянки ВКАД від а/д М-05 Київ - Одеса до а/д Н- 01 Київ - Знам'янка	22,9	19143	11869	7274

Ділянка № 3. Будівництво ділянки ВКАД від а/д М-07 Київ - Ковель - Ягодин до а/д М-06 Київ - Чоп	18,1	26110	16188	9922
Ділянка № 4. Реконструкція автомобільної дороги М-01 Київ - Чернігів - Нові Яриловичі на ділянці км 26+085 - км 36+479 (М-01, обхід м.Бровари) від с. Калинівка до примикання Північно- східного обходу м. Києва (автомобільної дороги Р-03)	18,5	12840	7961	4879
Ділянка № 5. Реконструкція Північно-Східного обходу м.Києва на ділянці Іванків - Безуглівка	20,7	32670	20255	12415
Ділянка № 6. Будівництво з'єднувальної ділянки ВКАД від а/д Гора - Рогозів до а/д М-03 Київ - Харків - Довжанський	9,7	32670	20255	12415
Ділянка №7. Будівництво мостового переходу через р.Дніпро 3 підходами до а/д Київ - Знам'янка (Н-01) та Гора - Рогозів	25,7	6910	4284	2626
Разом:	150,8			
Середнє значення		22209	13770	8440

Таблиця 2.2 – Узагальнені дані по інтенсивності для автомобільної дороги Львів – Краківець

Початок ділянки, км + м	Кінець ділянки, км + м	Інтенсивність по типах транспортних засобів, авт./добу		Інтенсивність всього, авт./добу
		Легкові	Інші	
8+348	22+300	12203	3459	15662
22+300	33+900	3407	2279	5686
33+900	52+000	2801	2174	4975
52+000	70+446	2617	1115	3732
Разом:		21028	9027	30055
Середнє значення		5257	5527	7514

2. За попередніми спостереженнями, кількість транспортних засобів, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою, відповідно до проєкту постанови, може становити не більше ніж 1% від загальної інтенсивності, наведеної в таблицях 2.1 та 2.2. При цьому, за даними спостережень, співвідношення між легковими та іншими типами транспортних засобів (далі – ТЗ) в цій категорії становить 70/30 (70 % легкові та 30 % інші).

3. Відповідно до частини 1 статті 42 Закону України «Про концесію» розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, визначається концесіонером відповідно до концесійного договору та з урахуванням тарифної сітки плати за разовий проїзд автомобільною дорогою за кожний кілометр та не може бути більшим максимального розміру плати, що встановлюється Кабінетом Міністрів України з урахуванням виду транспортного засобу та рівня інфляції. Слід відзначити, що на сьогодні відсутні проєкти нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України щодо затвердження тарифної сітки за разовий проїзд автомобільною дорогою за кожний кілометр та реалізовані проєкти будівництва автомобільних доріг на умовах концесії. А тому для попередніх розрахунків економічної ефективності та окупності проєкту використаємо усереднені тарифи, які були визначені в

інвестиційному проєкті для об'єкту «Будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів – Краковець» і становлять:

- легкові ТЗ та інші ТЗ масою до 3,5 тон – 0,04 дол. США/км;
- інші ТЗ (великовантажні ТЗ, автобуси та інші ТЗ масою більше 3,5 т) – 0,125 дол. США/км.

Для проведення розрахунків в національній валюті використаємо показники обмінного курсу, які передбачені в Законі України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» (29,5 гривні за 1 долар США).

4. Будівництво доріг на основі концесії має принести значні економічні та соціальні вигоди. Однак, не слід також ігнорувати негативний вплив. У разі нерегульованих дій виникнуть серйозні соціальні ризики та з'являться нестабільні фактори в суспільстві:

- ризик зміни інтенсивності дорожнього руху. Вчасна доставка вантажів та пасажирські перевезення автомобільним транспортом на сьогодні є однією із актуальних проблем, відповідно і попит на ці послуги та на якісні шляхи сполучення буде великим. Перерозподіл ринку перевезень вантажів і пасажирів з автомобільного транспорту на інші види транспорту може змінити інтенсивність дорожнього руху і відсоток ТЗ, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою відповідно до проєкту постанови може зрости;

- ризик виникнення надзвичайних ситуацій (в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії тощо) в результаті яких значно виросте кількість ТЗ, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою відповідно до проєкту Постанови.

Проте вищенаведені ризики є малоймовірними, а тому для підготування фінансово-економічних розрахунків до проєкту постанови їх можна не враховувати.

Прогнозні розрахунки видатків з Державного бюджету відшкодування концесіонеру на право скористатися безоплатним проїздом платною автомобільною дорогою для окремих категорій ТЗ наведено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Максимальний прогнозний рівень витрат на безоплатний проїзд по платним дорогам для окремих категорій ТЗ

Найменування об'єкту	Протяжність ділянки, км	Максимальна прогнозна середньодобова інтенсивність ТЗ, які підлягають безоплатному проїзду			Середньорічні прогнозні витрати на безоплатний проїзд, грн
		Інтенсивність всього, авт./добу	Легкові, авт./добу	Інші, авт./добу	
1	2	3	4	5	6
Львів – Краківець	84,4	54	37	17	3 221 237
ВКАД	150,8	121	96	25	11 399 622
Разом	235,2	175	133	42	14 620 859

Отже, максимальний прогнозний розмір відшкодування концесіонеру за безоплатний проїзд окремих категорій ТЗ автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, буде становити 14,6 млн.грн, що становить близько 1 % від загальної суми збору (плати) за проїзд платними автомобільними дорогами з усіх категорій ТЗ.

Начальник Відділу
правового забезпечення

Вікторія МАШЕНКОВА



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державне агентство автомобільних
доріг України

Міністерство інфраструктури України опрацювало проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» (далі – проект акта), надісланий листом Державного агентства автомобільних доріг України від 13.07.2020 №2106/1/10-9, та погоджує його.

Водночас, звертаємо увагу на те, що проект акта, розроблений Укравтодором, містить орфографічну помилку: у преамбулі проекту акта замість слова «частини» вжито слово «частин» у множині, при тому що зміст речення вимагає форми однини.

У зв'язку з цим, слово «частин» у преамбулі проекту акта пропонуємо замінити словом «частини».

Додаток: погоджений проект акта на 3 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

* 85660 409958 *

Василь Ященко 351 49 06



№12159/25/10-20 від 01.09.2020 на №2106/1/10-9 від 13.07.2020

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2020 р. №

Київ

Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру

Відповідно до частин другої статті 42 Закону України “Про концесію” Кабінет Міністрів України **постановляє**:

1. Затвердити Порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру, що додається.
2. Визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 р. № 1065 «Про затвердження Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії» (Офіційний вісник України, 2000 р., № 27, ст. 1138).

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ



ЗАТВЕРДЖЕНО

постановою Кабінету Міністрів України

від 2020 р. №

ПОРЯДОК

безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру

Загальні положення

1. Цей Порядок визначає механізм забезпечення безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру втрат, пов'язаних з використанням автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, власниками або користувачами транспортних засобів без внесення плати за користування такими дорогами.

2. Безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії (далі - автомобільні дороги), дозволяється:

1) транспортним засобам, що належать фізичним особам, фізичним-особам підприємцям, юридичним особам усіх форм власності та використовуються ними у разі виникнення надзвичайної ситуації (стихійне лихо, катастрофа, епідемія, епізоотія) протягом періоду дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства;

2) транспортним засобам, вказаним у частині другій статті 42 Закону України «Про концесію», на умовах, визначених концесіонером відповідно до концесійного договору.

3. Крім визначених у підпункті 2 пункту 2 цього Порядку, концесійний договір може визначати додаткові категорії транспортних засобів та встановлювати умови їх безоплатного проїзду автомобільними дорогами.

Порядок розрахунку втрат

4. Розрахунок втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, та визначення розміру таких втрат у випадках, передбачених підпунктом 1 пункту 2 цього Порядку, здійснюється на підставі даних обліку концесіонером добової інтенсивності

руху у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, за весь період використання автомобільної дороги для безоплатного проїзду.

5. Розмір відшкодування концесіонеру у випадках, визначених підпунктом 1 пункту 2 цього Порядку, повинен компенсувати витрати концесіонера на експлуатацію та утримання автомобільної дороги за період дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства.

6. Розрахунок втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів у випадках, передбачених підпунктом 2 пункту 2 цього Порядку, здійснюється під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги та враховується при визначенні граничного розміру плати за експлуатаційну готовність, граничного розміру плати за разовий проїзд такою дорогою та фінансових показників проекту, що здійснюється на умовах концесії.

Джерела відшкодування

7. У випадках, передбачених підпунктом 1 пункту 2 цього Порядку, відшкодування втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, здійснюється з відповідного бюджету відповідно до бюджетного законодавства.

8. Концесійний договір може передбачати можливість зменшення розміру концесійних платежів за відповідний період на суму відшкодування втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів відповідно до підпункту 1 пункту 2 цього Порядку, визначати умови та порядок такого зменшення. У разі такого зменшення концесійних платежів за відповідний період на суму відшкодування, втрати концесіонера, пов'язані з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, вважаються відшкодованими.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України
"Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними
дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування
концесіонеру"

I. Визначення проблеми

Розвинута мережа автомобільних доріг є невід’ємною складовою транспортної галузі, як однієї з базових галузей економіки, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Мережа автомобільних доріг загального користування України налічує близько 52,0 тис.км доріг державного значення і 117,6 тис.км. доріг місцевого значення. Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям дороги з удосконаленими типами покриття (цементобетон, асфальтобетон, чорні шосе) становлять 76,7 %, решта – з перехідними типами (білі щебеневі і гравійні, бруківки). Через обмежене фінансуванням близько 90 відсотків автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%), так і за рівністю (51,1%). З 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають чинним нормам та стандартам, 1 865 мостових переходів потребують проведення невідкладних ремонтних робіт.

Відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення на них рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень покладено в основу Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018—2022 роки, що затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 382.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430, містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 року. Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, зокрема в результаті створення сприятливих умов для поступової інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між

органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Для відновлення дорожньої інфраструктури Україні потрібно близько 1 трлн. грн. (40,8 млрд дол. США) протягом 10 років. За останні 5 років Уряд виділив 1,2 млрд. дол. США на рік на всю дорожню інфраструктуру, що свідчить про недофінансування заходів з оновлення та обслуговування доріг у розмірі близько 2,8 млрд. дол. США на рік.

Очікується, що переважна частина інвестиційних коштів для розбудови інфраструктури буде залучена із зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Механізм концесії може допомогти залучити додаткове фінансування та досвід управління приватного сектору для забезпечення необхідного відновлення, модернізації та обслуговування доріг. За даними European PPP Expertise Centre (ЕРЕС) в країнах ЄС лише за 2019 рік було укладено 29 угод державно-приватного партнерства на суму близько 10 млрд. євро. Протягом періоду з 2014 по 2018 роки на сферу транспортної інфраструктури припадає 50% від загальної суми інвестицій, залучених за договорами, укладеними в рамках державно-приватного партнерства.

Першочерговим завданням зі сторони держави є створення сприятливого інвестиційного клімату, насамперед шляхом вдосконалення законодавчої бази. Вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування є необхідними для збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі.

В Україні спроби впровадити масштабні проекти будівництва автомобільних доріг на умовах концесії, не були до кінця реалізовані. Серед причин неуспішного досвіду концесій було недосконале законодавство та відсутність достатніх гарантій для інвестування на умовах довгострокового договору з державним партнером. Новий Закон України "Про концесію" від 3 жовтня 2019 року (далі – Закон) усунув розбіжності у врегулюванні правовідносин концесії у окремих сферах (зокрема визнано нечинним Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999), запровадивши уніфікований підхід до залучення приватного бізнесу в розвиток інфраструктури.

Зокрема, Законом визначено особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг у Розділі IX. Частина друга статті 42 Закону визначає, що порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру (в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, проїзду транспортних засобів, що використовуються органами державної влади, підрозділами Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Національної поліції України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, та швидкої медичної допомоги) визначає Кабінет Міністрів України.

Усталеною міжнародною практикою є визначення категорії користувачів автомобільної дороги, доступ яких здійснюватиметься на безоплатній основі. Зазвичай, такі групи користувачі охоплюють державні органи та спеціальні служби, які виконують певну соціально важливу функцію, забезпечують надання невідкладної медичної допомоги, охорону правопорядку, проведення невідкладних заходів для запобігання та усунення наслідків стихійних явищ або надають інші суспільно важливі послуги.

До визнання нечинним Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 у жовтні 2019 року, Порядок відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065.

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 1 січня 2020 року на засадах державно-приватного партнерства укладено 187 договорів, з яких реалізується 52 договори (34 – договорів концесії, 16 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори). Жоден з 34 вказаних договорів концесії не є договором концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг.

Наразі фахівці Світового банку на запит Міністерства інфраструктури України розробляють модель програми для пілотного проекту концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. За підтримки Глобального інфраструктурного фонду (Global Infrastructure Fund, GIF), Міністерство інфраструктури та Укравтодор вивчають можливі варіанти залучення приватного сектору до робіт з покращення мережі автомобільних доріг, послуг з їх технічного обслуговування та експлуатації. За результатами попереднього аналізу очікується розробити модель програми модернізації, а згодом технічного обслуговування стратегічної та міжнародної мережі автомобільних доріг, відбору та аналізу (на рівні попереднього техніко-економічного обґрунтування) пілотних проектів з метою їх подальшого структурування. Передбачається визначити шість пілотних проектів доріг для реалізації за механізмом концесії, встановити попередню доцільність їх реалізації. Запуск шести пілотних транзакцій буде першим кроком більш масштабної програми використання концесій для фінансування, необхідного оновлення та обслуговування доріг.

З огляду на викладене, Порядок насамперед необхідний для 6 пілотних проектів концесії, що будуть визначені найближчим часом. Визначення Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розміру відшкодування концесіонеру є необхідною умовою для забезпечення гарантованої можливості держави безперешкодного використання дороги, побудованої на умовах концесії, для захисту прав та інтересів громадян, а також для створення умов для заінтересованості приватного концесіонера у реалізації проекту.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Проблема обумовлена чинними правовими нормами, а тому не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

II. Цілі державного регулювання

Основною ціллю державного регулювання є затвердження Порядку для визначення чіткого врегулювати питання безоплатного користування автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, протягом дії концесійного договору. Це надасть можливість забезпечити безперешкодне та безоплатне використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру" (далі – проект постанови).	Затвердження Порядку надасть можливість врегулювати питання безоплатного користування автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, протягом дії концесійного договору. Умови та порядок безоплатного проїзду є необхідними для безперешкодного та безоплатного використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії.
Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	Відсутність визначеного порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розміру відшкодування концесіонеру

	<p>поставить під загрозу можливість використання автомобільної дороги державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії. Окрім того, відсутність такого порядку створить юридичну невизначеність для приватного концесіонера та позбавить потенційних приватних партнерів можливості спрогнозувати свої дії та зробити попередні розрахунки витрат за проектом. Це знизить заінтересованість приватних учасників ринку у реалізації проєктів на умовах концесії.</p>
--	--

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	<p>Забезпечення безперешкодного та безоплатного використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії.</p> <p>Разом з цим, зазначена процедура гарантує забезпечення можливості державних органів виконувати покладені на них завдання з використанням автомобільної дороги,</p>	<p>Під час застосування Порядку у держави не виникатимуть додаткові бюджетні витрати, пов'язані із використанням дороги державними органами оскільки передбачається, що розрахунок витрат концесіонера, пов'язаних із проїздом транспортних засобів державних органів здійснюється під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги та враховується при визначенні граничного розміру плати за експлуатаційну готовність, граничного розміру плати за разовий проїзд такою дорогою та фінансових показників проекту, що здійснюється на умовах концесії.</p> <p>Водночас, здійснити розрахунок бюджетних витрат, пов'язаних з</p>

	<p>побудованої на умовах концесії, а також дозволить гарантувати використання автомобільної дороги у випадках стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії насамперед для захисту населення, територій, навколишнього природного середовища та майна від надзвичайних ситуацій.</p>	<p>відшкодуванням втрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, що належать фізичним особам, фізичним-особам підприємцям, юридичним особам усіх форм власності та використовуються ними у разі виникнення надзвичайної ситуації (стихійне лихо, катастрофа, епідемія, епізоотія) протягом періоду дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства, немає можливості з причини непередбачуваності заходів, які відповідно до законів можуть здійснюватися у випадку стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, які не мають постійного характеру і не можуть бути передбачені.</p>
<p>Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p>	<p>Х</p>	<p>У разі відсутності відповідного Порядку використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, буде супроводжуватися правовими колізіями, що поставить під загрозу можливість використання такої дороги у випадках, коли захист громадян найбільше цього потребуватиме.</p> <p>Що стосується витрат держави на за цією альтернативою, то,</p>

		оскільки на сьогодні відсутній досвід реалізації концесійних проєктів щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг, а тим самим і практики застосування Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065 (протягом дії Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»), визначити витрати неможливо, оскільки відсутні статистичні дані щодо практики такого відшкодування.
--	--	--

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	Підвищення доступності автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, населенню у випадках стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії без стягнення плати за таке користування інфраструктурою. Вчасне та у повному обсязі отримання послуг, захисту своїх прав за рахунок забезпечення безперервної та безоплатної можливості користування автомобільною дорогою транспортними засобами державних органів, підрозділами Міністерства	X

	оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Національної поліції України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, та швидкої медичної допомоги.	
Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	X	Існує ризик неможливості безоплатного проїзду у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії. За відсутності Порядку проїзд автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, здійснюватиметься на загальних умовах оскільки закріплені у Закону та пропоновані у Порядку гарантії щодо безоплатного проїзду не матимуть механізму їх практичної реалізації.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 1 січня 2020 року реалізується 34 договори концесії. Із вказаних 34 договорів жоден не є концесійним договором щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги.

Разом з цим, відповідно до інформації, отриманої Мінекономіки від центральних та місцевих органів виконавчої влади, у майбутньому по 27 об'єктах планується застосування механізму державно-приватного партнерства (концесії), а саме:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів	5	20	2	-	27

господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	18,5	74,1	7,4	-	100

Міністерство інфраструктури України розглядає можливість визначити шість пілотних проєктів концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг для підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

Однак, аналіз реальної кількості суб'єктів господарювання, які укладуть концесійні договори, та підпадатимуть під дію регулювання, неможливо здійснити з таких причин.

Прийняття Закону спонукає потенційних концесіонерів до ініціювання проєктів, що здійснюються на умовах концесії. В свою чергу, успішна реалізація перших пілотних проєктів спонукатиме суб'єктів господарювання до активізації діяльності у сфері державно-приватного партнерства. Однак, здійснити прогноз кількості таких проєктів неможливо в зв'язку зі складною та тривалою процедурою, яка передусє підписанню концесійного договору, а саме: проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, прийняття рішення про доцільність здійснення концесії та проведення концесійного конкурсу.

Зокрема, за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства складається один з таких висновків: про доцільність прийняття рішення про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії або про недоцільність прийняття такого рішення.

Водночас, у разі прийняття рішення про доцільність здійснення концесії проводиться концесійний конкурс, результат якого важко спрогнозувати.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	Передбачуваний порядок дій щодо обов'язкового надання права безоплатного проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, чітко визначеним групам користувачів. Концесіонер на етапі підготовки	У концесіонерів не виникатимуть додаткові витрати, пов'язані із реалізацією Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування

	<p>пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії або при підготовці конкурсної пропозиції матиме можливість врахувати необхідність надання права безоплатного проїзду автодорогою, побудованою на умовах концесії. Чітке визначення категорій користувачів та умов надання права безоплатного проїзду дозволять приватному партнеру врахувати можливі втрати та закласти компенсаційні механізми для збереження прогнозованих фінансових показників концесійного проекту.</p>	<p>концесіонеру, оскільки умови такого проїзду та пов'язані з ним витрати будуть враховуватися на етапі підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства або при підготовці конкурсної пропозиції, і у подальшому деталізуватися умовами відповідного концесійного договору, укладеного з переможцем концесійного конкурсу.</p>
<p>Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p>	<p>X</p>	<p>У разі відсутності відповідного Порядку концесіонер не матиме чітко визначених вимог щодо надання права безкоштовного проїзду. Оскільки на сьогодні відсутні статистичні дані щодо виконання Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065, який діє на виконання наразі визнаного</p>

		нечинним Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 у жовтні 2019 року, визначити витрати концесіонера у разі такої альтернативи неможливо.
--	--	--

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Прийняття запропонованого проекту постанови врегулює питання порядку безоплатного проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, що надасть змогу забезпечити безперешкодне та безоплатне її використання державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії. Окрім того, прийняття запропонованого проекту постанови дозволить встановити чіткі умови для отримання концесіонером компенсації втрат, пов'язаних із безкоштовним проїздом автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	4	Порядок відповідає нормам Закону та дозволить забезпечити безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії для визначеного кола користувачів та у певних випадках, а також визначити розмір відшкодування концесіонеру. Затвердження Порядку сприятиме юридичній визначеності та дозволить потенційному концесіонеру вжити заходів для забезпечення права безоплатного проїзду, а

		користувачам автомобільної дороги чітко розуміти умови та порядок використання такого права.
Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	1	Відсутність Порядку не дозволяє в повній мірі реалізувати новий Закон в частині забезпечення безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та встановлення розміру відшкодування концесіонеру в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, проїзду транспортних засобів, що використовуються органами, вказаними у другій частині статті 42 Закону.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	Забезпечення безперешкодного та безоплатного використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного	Під час застосування Порядку у держави не виникатимуть додаткові бюджетні витрати, пов'язані із використання дороги для виконання органами покладених на них завдань оскільки передбачається, що розрахунок втрат концесіонера, пов'язаних із проїздом транспортних засобів державних органів здійснюється під час підготовки пропозиції про здійснення державно-	У рейтингу альтернативи посідає найвище місце, оскільки забезпечить досягнення цілі.

	<p>лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії.</p> <p>Водночас, підвищення доступності автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, населенню у випадках стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії без стягнення плати за таке користування інфраструктурою.</p> <p>Вчасне та у повному обсязі отримання послуг, захисту своїх прав за рахунок забезпечення безперервної та безоплатної можливості користування автомобільною дорогою транспортними засобами, вказаними в частині другій статті 42 Закону.</p> <p>Передбачуваний порядок дій щодо обов'язкового надання права безоплатного проїзду</p>	<p>приватного партнерства у формі концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги та враховується при визначенні граничного розміру плати за експлуатаційну готовність, граничного розміру плати за разовий проїзд такою дорогою та фінансових показників проекту, що здійснюється на умовах концесії.</p> <p>Водночас, здійснити розрахунок бюджетних витрат, пов'язаних з відшкодуванням витрат концесіонера, пов'язаних з безоплатним проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, що належать фізичним особам, фізичним-особам підприємцям, юридичним особам усіх форм власності та використовуються ними у разі виникнення надзвичайної ситуації (стихійне лихо, катастрофа, епідемія, епізоотія) протягом періоду дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства, немає можливості з причини непередбачуваності</p>	
--	---	---	--

	<p>автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, чітко визначеним групам користувачів. Концесіонер на етапі підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії або при підготовці конкурсної пропозиції матиме можливість врахувати необхідність надання права безоплатного проїзду автодорогою, побудованою на умовах концесії.</p>	<p>заходів, які відповідно до законів можуть здійснюватися у випадку стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, які не мають постійного характеру і не можуть бути передбачені.</p> <p>Разом з цим, у концесіонерів не виникатимуть додаткові витрати, пов'язані із реалізацією Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру, оскільки умови такого проїзду та пов'язані з ним витрати будуть враховуватися на етапі підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства або при підготовці конкурсної пропозиції, і у подальшому деталізуватися умовами відповідного концесійного договору, укладеного з переможцем концесійного конкурсу.</p>	
<p>Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p>	<p>X</p>	<p>У разі відсутності відповідного Порядку використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними</p>	<p>У рейтингу альтернативи посідає останнє місце, оскільки не забезпечує</p>

		<p>органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, буде супроводжуватися правовими колізіями, що поставить під загрозу можливість використання такої дороги у випадках, коли захист громадян найбільше цього потребуватиме.</p> <p>Що стосується витрат держави на за цією альтернативою, то, оскільки на сьогодні відсутній досвід реалізації концесійних проєктів щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг, а тим самим і практики застосування Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065 (протягом дії Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»),</p>	<p>досягнення цілі.</p>
--	--	--	-------------------------

		<p>визначити витрати неможливо, оскільки відсутні статистичні дані щодо практики такого відшкодування.</p> <p>Водночас, У разі відсутності відповідного Порядку концесіонер не матиме чітко визначених вимог щодо надання права безкоштовного проїзду.</p> <p>Оскільки на сьогодні відсутні статистичні дані щодо виконання Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065, який діяв на виконання наразі визнаного нечинним Законом України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 у жовтні 2019 року, визначити витрати концесіонера у разі такої альтернативи неможливо.</p>	
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію
---------	--	---

	альтернативи	запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови.	Обрана альтернатива врегулює процедуру безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру відповідно до діючих норм Закону.	Не прогнозується негативний вплив зовнішніх чинників на дію запропонованого проекту постанови.
Альтернатива 2. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	Ситуація, що існує, перешкоджає реалізувати норми Закону в частині безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та визначення розміру відшкодування концесіонеру.	X

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

Метою проекту постанови є затвердження Порядку для визначення чіткого врегулювати питання безоплатного користування автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, протягом дії концесійного договору, що є необхідним для практичної реалізації Закону. Окрім цього, проектом постанови визнаються такими, що втратили чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065 «Про затвердження Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії».

Запропонований Порядок розроблений з врахуванням кращого міжнародного досвіду. Усталеною міжнародною практикою є визначення категорії користувачів автомобільної дороги, доступ яких здійснюватиметься на безоплатній основі. Зазвичай, такі групи користувачі охоплюють державні органи та спеціальні служби, які виконують певну соціально важливу функцію, забезпечують надання невідкладної медичної допомоги, охорону правопорядку, проведення невідкладних заходів для запобігання та усунення наслідків стихійних явищ або надають інші суспільно важливі послуги.

Беручи до уваги вищезазначене, проектом Порядку передбачається, що безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії (далі - автомобільні дороги), дозволяється:

1) транспортним засобам, що належать фізичним особам, фізичним-особам підприємцям, юридичним особам усіх форм власності та використовуються ними у разі виникнення надзвичайної ситуації (стихійне лихо, катастрофа, епідемія, епізоотія) протягом періоду дії режиму надзвичайної ситуації, встановленого відповідно до законодавства;

2) транспортним засобам, вказаним у частині другій статті 42 Закону України «Про концесію», на умовах, визначених концесіонером відповідно до концесійного договору.

Окрім того, концесійний договір може визначати додаткові категорії транспортних засобів та встановлювати умови їх безоплатного проїзду автомобільними дорогами.

Затвердження цього Порядку врегульовує процедуру безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру відповідно до діючих норм Закону. Це дозволить забезпечити використання автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, державними органами для виконання завдань, покладених на них законодавством, а також для використання усіма користувачами у разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії. Разом з цим, зазначена процедура дозволить приватному партнеру врахувати можливі втрати та закласти компенсаційні механізми для збереження прогнозованих фінансових показників концесійного проєкту, що сприятиме інвестиційній привабливості проєкту.

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно здійснити такі організаційні заходи:

1) дії органів державної влади - провести погодження проєкту регуляторного акта із заінтересованими центральними органами виконавчої влади; внести проєкт акта на розгляд Кабінету Міністрів України; забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення на офіційному веб-сайті **Укравтодору** та направлення інформаційних листів до центральних та місцевих органів виконавчої влади;

2) дії суб'єктів господарювання – ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту в мережі Інтернет); враховувати норми регуляторного акту при укладенні концесійних договорів.

Прийняття регуляторного акта забезпечить сприятливі умови ведення бізнесу в Україні та реалізацію проєктів, що здійснюються на умовах концесії.

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

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування здійснити неможливо з огляду на таке.

Для розрахунку зазначених витрат необхідно мати статистичні дані щодо компенсації концесіонеру у разі безоплатного проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії. Однак, на сьогодні відсутні статистичні дані щодо

виконання Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначався постановою Кабінету Міністрів України від 6 липня 2000 року № 1065, який діє на виконання наразі визнаного нечинним Законом України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 у жовтні 2019 року, визначити витрати неможливо. Разом з цим, з причини непередбачуваності заходів, які відповідно до законів можуть здійснюватися у випадку стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, які не мають постійного характеру і не можуть бути передбачені, наразі неможливо спрогнозувати бюджетні витрати оскільки кількість користувачів та період використання автомобільної дороги у разі надзвичайної ситуації не відомі. В той же час, здійснити розрахунок зазначених бюджетних витрат концесієдавця немає можливості також з причини унікальності кожного проекту та його специфіки, зокрема, розташування автомобільної дороги, очікуваної інтенсивності руху, маршруту альтернативного безоплатного проїзду, тощо.

У концесіонерів не виникатимуть додаткові витрати, пов'язані із реалізацією Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру, оскільки умови такого проїзду та пов'язані з ним витрати будуть враховуватися на етапі підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства або при підготовці конкурсної пропозиції, і у подальшому деталізуватися умовами відповідного концесійного договору, укладеного з переможцем концесійного конкурсу.

Тест малого підприємництва не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, складає 7,4 відсотки (не перевищує 10 відсотків).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства.

Строк дії регуляторного акта не обмежений.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись шляхом збору та аналізу статистичних даних стосовно таких показників:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта - додаткові надходження не прогноуються;

розмір витрат державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта – 6 з подальшим збільшенням;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта;

кількість укладених концесійних договорів - 6 з подальшим збільшенням;

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання – високий. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено для громадського обговорення на офіційному веб-сайті Укравтодору.

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності в строки, установлені статтею 10 Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності".

З урахуванням специфіки постанови базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через один рік після набрання чинності регуляторного акта, шляхом проведення моніторингу виконання концесійних договорів на підставі щорічних звітів концесієдавців про виконання зазначених договорів.

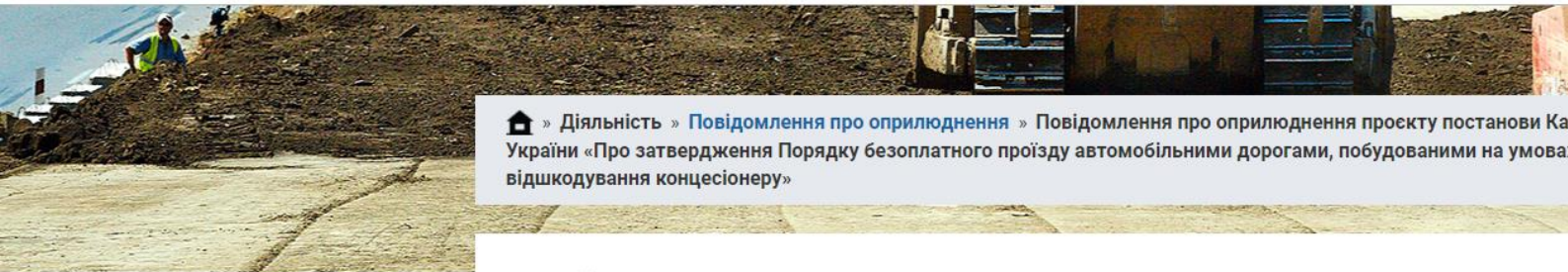
Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через два роки після набрання чинності, шляхом збору статистичних даних та аналізу аналогічних показників, встановлених під час базового відстеження.

Періодичне відстеження здійснюється один раз на три роки після закінчення заходів повторного відстеження.

У відповідному відстеженні братимуть участь такі цільові групи: центральні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування (концесієдавці) та юридичні особи приватного права (концесіонери), які виступають сторонами концесійного договору.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Управління міжнародного співробітництва та державних закупівель Укравтодору.

_____ 2020 р.



» Діяльність » **Повідомлення про оприлюднення** » Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру»

7.09.2020

версія для друку

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ ПРОЄКТУ ПОСТАНОВИ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ «ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПОРЯДКУ БЕЗОПЛАТНОГО ПРОЇЗДУ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ, ПОБУДОВАНИМИ НА УМОВАХ КОНЦЕСІЇ, ТА РОЗМІР ВІДШКОДУВАННЯ КОНЦЕСІОНЕРУ»

регуляторна діяльність

громадське обговорення

повідомлення про оприлюднення

З метою отримання зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру» (далі – проект постанови) Укравтодор оголошує про його публікацію.

Повний пакет документів до проекту постанови розміщено на офіційному веб-сайті Державного агентства автомобільних доріг України: www.ukravtodor.gov.ua (розділ «Діяльність»; підрозділ «Регуляторна діяльність»).

Зауваження та пропозиції стосовно проекту постанови у письмовій та електронній формі просимо надавати протягом місяця з дня опублікування цього оголошення за адресами:

Державне агентство автомобільних доріг України (вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150), e-mail: legal@ukravtodor.gov.ua.

Державна регуляторна служба України (вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011), e-mail: inform@dkrp.gov.ua.

Відповідальні виконавці: Лесик Максим Анатолійович – заступник начальника Відділу правового забезпечення Укравтодору, тел.: (044) 287-54-83

Файли для завантаження

- ФЕР до проекту (pdf, 187.8 Кб)
- Проект постанови (pdf, 117.2 Кб)
- Прогноз впливу (pdf, 109 Кб)
- Пояснювальна записка (pdf, 146.2 Кб)
- Аналіз регуляторного впливу (pdf, 245.1 Кб)

кадро
міжна
інвест
фінанс
(133)
держав
ремон
грома
проти
техніч
регуля
публіч
Очище
грома
Світо
повід
(33)
цінні п
прозо
іннова
перек