



**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 максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії».

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 на 2 арк. в 1 прим.;
5. Копія листа Мінінфраструктури про погодження проекту на 3 арк. в 1 прим.;
6. Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови.

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



2673/1/10-11 від 07.09.2020





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 максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії», надісланий листом Державного агентства автомобільних доріг України від 27.07.2020 № 2306/1/10-9, та погоджує його.

Додаток: погоджений проект акта на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

408678 \*  
408678

Василь Яценко 351 49 06



№12158/25/10-20 від 01.09.2020 на №2306/1/10-9 від 27.07.2020



## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

### ПОСТАНОВА

від 2020 р. №

Київ

#### **Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії**

Відповідно до частини першої статті 42 Закону України “Про концесію” Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Затвердити максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, що додається.

2. Для новостворених (новозбудованих) об’єктів концесії, очікувана вартість яких становить понад 100 млн євро, максимальний розмір плати за проїзд може бути переглянуто Кабінетом Міністрів України за результатами проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

3. У разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, стягується додатково плата у відповідності до вимог чинного законодавства.

4. Визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2000 р. № 1299 «Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії» (Офіційний вісник України, 2000 р., № 34, ст. 1450).

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ

КУСТАКОВ

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 2020 р. №

Максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії

| Вид транспортного засобу   | Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро |
|--|---|
| 1. Мотоцикли з причепом (коляскою) і без нього, легкові автомобілі   | 0,023   |
| 2. Легкові автомобілі з причепом, мікроавтобуси з кількістю місць для сидіння до 10 (включаючи водія), вантажні автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 тонн  | 0,023   |
| 3. Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою від 3,5 до 12 тонн, автопоїзди з дозволеною максимальною масою до 12 тонн, автобуси з кількістю місць для сидіння від 10 до 29 із дозволеною максимальною масою не більше 12 тонн | 0,045   |
| 4. Вантажні автомобілі та автопоїзди з дозволеною максимальною масою більше 12 тонн, автобуси з кількістю місць для сидіння більше 29 і дозволеною максимальною масою понад 12 тонн  | 0,133   |



**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**  
**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження**  
**максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою**  
**загального користування, побудованої на умовах концесії»**

**1. Резюме**

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» (далі – проєкт постанови) розроблено з метою унормування відповідно до вимог чинного законодавства України та міжнародної практики механізму визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільними дорогами, що побудовані на умовах концесії (відповідно до категорій користувачів транспортних засобів з урахуванням плати за кілометр проїзду) та з метою встановлення максимальної середньозваженої межі розміру плати з боку держави, що забезпечуватиме можливість Кабінету Міністрів України у подальшому визначати конкретні умови концесійних проєктів (зокрема, граничний розмір плати за проїзд конкретною автомобільною дорогою) під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії та висновку за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

**2. Проблема, яка потребує розв'язання**

Законом «Про концесію» (частини перша статті 42) встановлено, що 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.

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 22 серпня 2000 р. № 1299 «Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за 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, питання максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії, потребує 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 визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначаються категорії транспортних засобів, щодо яких розраховується максимальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, а також порядок розрахунку відповідної плати за кожен кілометр дороги.

Проєкт постанови є необхідною умовою для забезпечення гарантованої можливості держави визначати юридичні межі розміру плати щодо потенційних концесійних проєктів, які реалізовуватимуться в Україні. Проєкт акта також є необхідним для створення умов правової визначеності щодо проєктів будівництва автомобільних доріг на умовах концесії та для заінтересованості приватного концесіонера у реалізації проєкту.

### **4. Вплив на бюджет**

Реалізація постанови не потребуватиме додаткового фінансування з відповідного бюджету. Разом з тим, є необхідність у здійсненні фінансово-економічних розрахунків максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою, побудованої на умовах концесії, з точки зору застосування акта Кабінету Міністрів України до всіх концесійних проєктів, які реалізовуватимуться в Україні, незалежно від технічних характеристик відповідної автомобільної дороги та інших факторів.

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 проєкту 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 проєктів з метою їх подальшого структурування. Передбачається визначити шість пілотних проєктів 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 проєктів (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 та/або 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](http://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 першої статті 42 Закону України від 3 жовтня 2019 р. № 155-IX «Про концесію» (далі – Закон «Про концесію») та пункту 20 доручення Прем'єр-міністра України № 36344/1/1-19 від 09.12.2019.

Голова Державного агентства  
автомобільних доріг України



Олександр КУБРАКОВ

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 р.







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 максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії», надісланий листом Державного агентства автомобільних доріг України від 27.07.2020 № 2306/1/10-9, та погоджує його.

Додаток: погоджений проект акта на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

408678 \*  
408678

Василь Яценко 351 49 06



№12158/25/10-20 від 01.09.2020 на №2306/1/10-9 від 27.07.2020



## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

### ПОСТАНОВА

від 2020 р. №

Київ

#### **Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії**

Відповідно до частини першої статті 42 Закону України “Про концесію” Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Затвердити максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, що додається.

2. Для новостворених (новозбудованих) об’єктів концесії, очікувана вартість яких становить понад 100 млн євро, максимальний розмір плати за проїзд може бути переглянуто Кабінетом Міністрів України за результатами проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

3. У разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, стягується додатково плата у відповідності до вимог чинного законодавства.

4. Визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2000 р. № 1299 «Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії» (Офіційний вісник України, 2000 р., № 34, ст. 1450).

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ

КУСТАКОВ

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 2020 р. №

Максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії

| Вид транспортного засобу   | Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро |
|--|---|
| 1. Мотоцикли з причепом (коляскою) і без нього, легкові автомобілі   | 0,023   |
| 2. Легкові автомобілі з причепом, мікроавтобуси з кількістю місць для сидіння до 10 (включаючи водія), вантажні автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 тонн  | 0,023   |
| 3. Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою від 3,5 до 12 тонн, автопоїзди з дозволеною максимальною масою до 12 тонн, автобуси з кількістю місць для сидіння від 10 до 29 із дозволеною максимальною масою не більше 12 тонн | 0,045   |
| 4. Вантажні автомобілі та автопоїзди з дозволеною максимальною масою більше 12 тонн, автобуси з кількістю місць для сидіння більше 29 і дозволеною максимальною масою понад 12 тонн  | 0,133   |



Додаток до п.5 пояснювальної записки до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії»

## **ПРОГНОЗ ВПЛИВУ**

### **реалізації проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» на ключові інтереси заінтересованих сторін**

1. Суть проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» (далі – проект постанови).

Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» дозволить забезпечити встановлення максимальної середньозваженої межі розміру плати з боку держави, що забезпечуватиме можливість Кабінету Міністрів України у подальшому визначати конкретні умови концесійних проєктів (зокрема, граничний розмір плати за проїзд конкретною автомобільною дорогою) під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії та висновку за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

Проєктом постанови затверджуються відповідні положення щодо:

категорій транспортних засобів, щодо яких розраховується максимальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії;

порядку розрахунку плати за проїзд відповідною автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, за кожен кілометр дороги;

максимальних значень, яких не повинна перевищувати плата за користування автомобільною дорогою, що встановлюється у концесійному договорі;

особливостей визначення максимального розміру плати у разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, транспортними засобами та іншими самохідними машинами і механізмами, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні

## П. Таблиця

| Зайнтересована сторона | Ключовий інтерес   | Очікуваний вплив на ключовий інтерес  |  | Пояснення   |
|------------------------|--|---|--|---|
|                        |  | Короткостроковий<br>(до року)   | Середньостроковий<br>(більше року)   |   |
| Концесіонер (інвестор) | Правова визначеність та прозорість механізму визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою;<br>Забезпечення реальної можливості | Позитивний (забезпечення концесіонеру можливості надання пропозицій щодо здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії, враховуючи чіткі умови максимальних значень плати за проїзд, 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 визначення максимального розміру плати за проїзд, що сприятиме залученню приватних інвесторів та інвестицій для будівництва автомобільних доріг |

Додаток до п.4 пояснювальної записки  
до проекту постанови Кабінету міністрів України  
«Про затвердження максимального розміру плати  
за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування,  
побудованою на умовах концесії»

**Фінансово-економічні розрахунки до проекту постанови Кабінету міністрів  
України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд  
автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах  
концесії»**

1. Через накопичене недофінансування впродовж десятиріч 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 України 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, зокрема, для платних доріг, які побудовані на умовах концесії. Проте, для такого виду платних доріг повинен бути затверджений максимальний розмір плати за



разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, з метою обмеження монополії концесіонерів та упередження можливих зловживань в частині ціноутворення шляхом державного регулювання рівня плати за проїзд для користувачів.

## 2. Видатки на здійснення заходів, передбачених проєктом акта

Фінансово-економічні розрахунки проводились на прикладі реалізації найперспективнішого в найближчі роки об'єкта - будівництво нової автомобільної дороги Львів – Краківець в Львівській області протяжністю 84,4 км (далі – Проект). Усі показники для розрахунку по даному об'єкту були прийняті відповідно до розробленого державного інвестиційного проєкту «Будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів – Краківець» (далі – ДІП «Львів – Краківець»).

Узагальнена середньорічна добова інтенсивність дорожнього руху наведена в таблицях 2.1

Таблиця 2.1 – Інтенсивність дорожнього руху та склад транспортного потоку\*

| Початок ділянки, км + м | Кінець ділянки, км + м | Інтенсивність по типах транспортних засобів, авт./д |          |          | Разом, авт./д | Інтенсивність, приведена до легкового автомобіля, авт./д | Перспективна інтенсивність руху на 2038 р. |
|-------------------------|------------------------|---|----------|----------|---------------|--|--|
|                         |                        | Легкові   | Вантажні | Автобуси |               |  |  |
| 8+348                   | 22+300                 | 12203   | 2580     | 879      | 15662         | 19108  | 50698                                      |
| 22+300                  | 33+900                 | 3407  | 1852     | 427      | 5686          | 7221   | 19160                                      |
| 33+900                  | 52+000                 | 2801  | 1749     | 425      | 4975          | 6567   | 17424                                      |
| 52+000                  | 70+446                 | 2617  | 932      | 183      | 3732          | 5299   | 14061                                      |

\* Прийнято показники наведені в ДІП «Львів – Краківець»

Орієнтовна вартість будівництва нової автомобільної дороги державного значення Львів – Краківець, відповідно до зведених кошторисних розрахунків об'єктів-аналогів становить 15 000 000,00 тис.грн.

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. Показники максимального розміру плати, що наведені в проекті постанови, розроблені Проектним офісом з розвитку державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SPILNO» в рамках проекту «GIF Project Definition Activity: Ukraine National Roads Program - Options for Engaging the Private Sector in Road Upgrade, Maintenance and Operation» (таблиця 2.2).

**Таблиця 2.2** - Максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, залежно від типу та загальної маси транспортних засобів

| Вид транспортного засобу |  | Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро |
|--------------------------|--|---|
| 1.                       | Мотоцикли з причепом (коляскою) і без нього, легкові автомобілі  | 0,023   |
| 2.                       | Легкові автомобілі з причепом, мікроавтобуси з кількістю місць для сидіння до 10 (включаючи водія), вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 тон   | 0,023   |
| 3.                       | Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою від 3,5 до 12 тон, автопоїзди з дозволеною максимальною масою до 12 тон, автобуси з кількістю місць для сидіння від 10 до 29 із дозволеною максимальною масою не більше 12 тон | 0,045   |
| 4.                       | Вантажні автомобілі та автопоїзди з дозволеною максимальною масою більше 12 тон, автобуси з кількістю місць для сидіння більше 29 і дозволеною максимальною масою понад 12 тон   | 0,133   |

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, а відсоток ТЗ, які можуть скористатись альтернативними видами транспорту та транспортних перевезень 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, побудованою на умовах концесії, відповідно до частини другої статті 42 Закону України «Про концесію».

Проте вищенаведені ризики є малоімовірними, а тому для підготовки фінансово-економічних розрахунків до проекту постанови їх можна не враховувати.

Відповідно до загальновизнаних економічних принципів результатом економічної ефективності інвестицій у будівництво нової концесійної автомобільної дороги як і капітальних вкладень у будівництво автомобільних доріг загального користування є приріст національного доходу.

На відміну від проектів, що реалізуються у сферах, де держава повністю забезпечує надання послуг (автомобільні дороги загального користування) будівництво нової концесійної автомобільної дороги є самоокупним проектом. Концесіонер, у результаті своєї діяльності, має чистий грошовий потік у результаті запровадження плати за користування автомобільною дорогою.

Розрахунки показників економічної ефективності виконані в межах розроблення ДІП «Львів – Краківець» і становлять - економічний ефект (умовний

чистий грошовий потік) від реалізації Проекту буде становити у 2025 р. не менше 4126,811 млн.грн. та, по мірі збільшення інтенсивності руху, щороку зростатиме.

З урахування майбутніх видатків на ремонти та експлуатаційне утримання нової автомобільної дороги Львів – Краковець термін окупності також визначений на основі 4,5 % дисконтованого доходу (NPV) як для проектів, що реалізуються у сферах, де держава повністю забезпечує надання послуг, а також визначалась внутрішня ставка доходності та індекс прибутковості.

Основні показники економічної ефективності будівництва та експлуатації нової автомобільної дороги Львів – Краковець за період 2021 – 2040 роки (відповідно ДПП «Львів – Краківець») наступні:

- співвідношення вигід і витрат (індекс прибутковості) (PI): 3,68;
- чиста приведена вартість (дисконтований чистий дохід (NPV): 42916,033 млн.грн.;
- внутрішня ставка доходності (IRR) за терміну 20 років: 18,96 %;
- дисконтований період окупності (DPP): 8,5 років (2030 рік).

У країнах ЄС вважається, що інвестиційні проекти, розрахунковий термін окупності яких з урахуванням дисконту менше 15 років, доцільно реалізувати в першу чергу.

Додаткові показники:

- чистий операційний грошовий потік коштів (NCF): 103702,726 млн.грн.;
- чистий сальдовий дохід (NV): 82150,658 млн.грн.;
- дисконтований сальдовий дохід (вигоди): 58919,630 млн.грн.

Розрахунки показують, що індекс прибутковості інвестиційного проекту як для проектів, що реалізуються у сферах, де держава повністю забезпечує надання послуг (ставка дисконтування 4,5 %) становить 3,68, а це значно більше 1,0 і свідчить про високу ефективність Проекту.

Крім того у результаті інвестицій у будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів – Краковець та її експлуатації на платній основі (справляння плати за проїзд) передбачається, що будуть спрямовані до

державного та місцевих бюджетів за період 2021 – 2060 рр., приведені до 2021 р. кошти у сумі 9150,074 млн.грн.:

- податку на додану вартість – 6860,706 млн.грн.;
- плата за концесію – 63,876 млн.грн.
- відрахування на соціальні заходи – 160,820 млн.грн.;
- податок з фізичних осіб – 131,580 млн.грн.;
- військовий збір – 10,965 млн.грн.;
- податок на прибуток – 1908,183 млн.грн.;
- місцеві податки – 13,944 млн.грн.

Слід врахувати, що крім економічного (транспортного) ефекту, автомобільна дорога створює позатранспортний ефект на соціально-економічний розвиток країни. До найбільш значущих соціально-економічних наслідків реалізації проекту автомобільної дороги можна віднести:

- підвищення рівня та покращення соціальних умов життя населення в зоні впливу дороги;
- активізацію економічної діяльності, розширення ринку збуту продукції;
- активізація туристичної діяльності та відпочинку;
- покращення транспортного обслуговування сільського господарства;
- створення нових робочих місць;
- зниження негативних наслідків надзвичайних ситуацій тощо.

Таким чином розрахунки на прикладі будівництва нової автомобільної дороги Львів – Краковець, показують, що будівництво автомобільних доріг загального користування, на умовах концесії є ефективним бізнес-проектом та ефективним заходом для економіки України і при правильному розрахунку не потребуватимуть додаткових витрат з Державного бюджету України.

Начальник Відділу  
правового забезпечення



Вікторія МАШНЕНКОВА





» Діяльність » Повідомлення про оприлюднення » Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії»

Переміщення стовпця таблиці

7.09.2020

версія для друку

## ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ ПРОЄКТУ ПОСТАНОВИ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ «ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ МАКСИМАЛЬНОГО РОЗМІРУ ПЛАТИ ЗА РАЗОВИЙ ПРОЇЗД АВТОМОБІЛЬНОЮ ДОРОГОЮ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, ПОВУДОВАНОЇ НА УМОВАХ КОНЦЕСІЇ»

регуляторна діяльність

громадське обговорення

повідомлення про оприлюднення

З метою отримання зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» (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](http://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](mailto:legal@ukravtodor.gov.ua).

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

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

### Файли для завантажування

- ФЕР до проекту (pdf, 3.89 Мб)
- Прогноз впливу (pdf, 872.7 Кб)
- Пояснювальна записка (pdf, 2.45 Мб)
- Аналіз регуляторного впливу (pdf, 266.8 Кб)
- Погоджений проект постанови (pdf, 522.1 Кб)

# АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

## Проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії»

### I. Визначення проблеми

#### **Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання:**

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 реалізовані.

#### **Причини виникнення проблеми:**

- недосконале законодавство
- відсутність достатніх гарантій для інвестування на умовах довгострокового договору з державним партнером

#### **Підтвердження важливості проблеми:**

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. Законом «Про концесію» (частини перша статті 42) встановлено, що 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.

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.

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 реалізації 6 пілотних проектів концесії, що будуть визначені найближчим часом. Затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії є необхідною умовою для забезпечення гарантованого доходу концесіонеру, захисту прав та інтересів громадян, а також для створення умов для заінтересованості приватного концесіонера у реалізації проекту.

### **Показники існування та масштабу проблеми**

| <b>Назва показника</b>   | <b>Одиниця виміру</b> | <b>Значення</b> | <b>Джерело даних</b> |
|--|-----------------------|-----------------|----------------------|
| Договір державно-приватного партнерства щодо будівництва автомобільних доріг | од                    | Відсутні        | Фактичні данні       |

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

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

**Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів:**

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

**Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою діючих регуляторних актів:**

На даний момент відповідні відносини регулює постанова Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2000 р. № 1299 «Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за 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.

## **II. Цілі державного регулювання**

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

- Питання максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії, потребує нормативно-правового регулювання у відповідності з Законом «Про концесію», а отже є необхідність у прийнятті відповідного нормативно-правового акту.

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

#### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи  | Опис альтернативи  |
|---|--|
| <p><b>Альтернатива 1</b><br/>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України</p> | <p>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на умовах концесії» дозволить забезпечити встановлення максимальної середньозваженої межі розміру плати з боку держави, що забезпечуватиме можливість Кабінету Міністрів України у подальшому визначати конкретні умови концесійних проєктів (зокрема, граничний розмір плати за проїзд конкретною автомобільною дорогою) під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії та висновку за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.</p> <p>Проєктом постанови затверджуються відповідні положення щодо категорій транспортних засобів, щодо</p> |

яких розраховується максимальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії; порядку розрахунку плати за проїзд відповідною автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, за кожен кілометр дороги; максимальних значень, яких не повинна перевищувати плата за користування автомобільною дорогою, що встановлюється у концесійному договорі; особливостей визначення максимального розміру плати у разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії, транспортними засобами та іншими самохідними машинами і механізмами, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні

## **Альтернатива 2**

Збереження ситуації, яка існує на цей час.

На даний момент відносини щодо встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованих на умовах концесії, регулює постанова Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2000 р. № 1299 «Про затвердження

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Порядку встановлення максимального розміру плати за 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.</p> <p>Таким чином відсутність змін до чинної нормативно-правової бази, призведе до правової невизначеності та непрозорості механізму визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою, побудованої на умовах концесії.</p> |
|--|---|

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи  | Вигоди   | Витрати         |
|---|--|-----------------|
| <p><b>Альтернатива 1</b><br/>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України</p> | <p>Реалізація акта забезпечить удосконалення державного регулювання в цій сфері, створить сучасний</p> | <p>Відсутні</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p>механізм визначення максимального розміру плати за проїзд, що сприятиме залученню приватних інвесторів та інвестицій для будівництва автомобільних доріг.</p> |  |
| <p><b>Альтернатива 2</b><br/>Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p> | <p>Відсутні</p>  | <p>Збереження поточної ситуації без змін залишить правову колізію та неурегульованим питання щодо визначення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованих на умовах концесії. Це призведе до подальшої відсутності фактичних проектів будівництва автомобільних доріг на умовах концесії та подальшого погіршення стану автомобільних доріг.</p> |

**Оцінка впливу на сферу інтересів громадян**

| <b>Вид альтернативи</b>   | <b>Вигоди</b>   | <b>Витрати</b>  |
|---|---|---|
| <b>Альтернатива 1</b><br>Прийняття постанови<br>Кабінету Міністрів<br>України | Захист інтересів<br>громадян шляхом<br>визначення<br>максимального розміру<br>плати за разовий проїзд<br>автомобільною дорогою<br>загального<br>користування,<br>побудованою на умовах<br>концесії. | Відсутні  |
| <b>Альтернатива 2</b><br>Збереження ситуації, яка<br>існує на цей час.        | Відсутні  | Відсутність додаткового<br>фінансування у вигляді<br>проектів концесії<br>призведе до погіршення<br>стану автомобільних<br>доріг, зростанню витрат<br>на бензин, ремонт<br>автомобільного<br>транспорту та<br>збільшення витрат часу<br>в подорожі для<br>користувачів наземного<br>транспорту. |

### **Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання**

#### **Альтернатива 1**

| <b>Показник</b>     | <b>Великі</b> | <b>Середні</b> | <b>Малі</b> | <b>Мікро</b> | <b>Разом</b> |
|---------------------|---------------|----------------|-------------|--------------|--------------|
| Кількість суб'єктів | 15            | 15             | 0           | 0            | 30           |



|  |        |        |       |       |         |
|--|--------|--------|-------|-------|---------|
| господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць |        |        |       |       |         |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків         | 50.00% | 50.00% | 0.00% | 0.00% | 100,00% |

## Альтернатива 2

| Показник   | Великі | Середні | Малі  | Мікро | Разом   |
|--|--------|---------|-------|-------|---------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 15     | 15      | 0     | 0     | 30      |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 50.00% | 50.00%  | 0.00% | 0.00% | 100,00% |

| Вид альтернативи  | Вигоди   | Витрати  |
|---|--|----------|
| <b>Альтернатива 1</b><br>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України | Правова визначеність та прозорість механізму визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою;<br>Забезпечення концесіонеру можливості надання | Відсутні |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>пропозицій щодо здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії, враховуючи чіткі умови максимальних значень плати за проїзд, та врахування цього чинника у плануванні комерційної діяльності; зрозумілість ведення бізнесу.</p> |  |
| <p><b>Альтернатива 2</b><br/>Збереження ситуації, яка існує на цей час</p> | <p>Відсутні</p>   | <p>Не можливість здійснення середньострокового фінансового та інвестиційного планування концесіонером своєї господарської діяльності; не можливість розрахунку прибутку/збитку у довгостроковій перспективі.</p> |

### Оцінка сумарних витрат за альтернативами

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <p><b>Сумарні витрати за альтернативами</b></p> | <p><b>Сума витрат, гривень</b></p> |
|---|------------------------------------|

|                |          |
|----------------|----------|
| Альтернатива 1 | Відсутні |
| Альтернатива 2 | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Відсутні |

#### **IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

| <b>Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)</b> | <b>Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)</b>  | <b>Коментарі щодо присвоєння відповідного бала</b>  |
|---|---|---|
| <b>Альтернатива 1</b><br>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України       | 4 - цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде) | Проект постанови про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії відповідає нормам Закону та дозволить визначати максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованої на |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | <p>умовах концесії.<br/>Затвердження проекту постанови сприятиме юридичній визначеності та дозволить потенційному концесіонеру вжити заходів щодо здійснення довгострокових та середньострокових розрахунків своєї діяльності.</p> |
| <p><b>Альтернатива 2</b><br/>Збереження ситуації, яка існує на цей час</p> | <p>1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)</p> | <p>Відсутність проекту постанови не дозволить в повній мірі реалізувати Закон в частині встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованих на умовах концесії.</p>                            |

| Рейтинг результативності   | Вигоди (підсумок)  | Витрати (підсумок)  | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу                                    |
|--|--|---|---|
| <p><b>Альтернатива 1</b></p> <p>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України</p> | <p><b>Держава:</b></p> <p>Реалізація акта забезпечить удосконалення державного регулювання в цій сфері, створення сучасного механізму визначення максимального розміру плати за проїзд, що сприятиме залученню приватних інвесторів та інвестицій для будівництва автомобільних доріг.</p> <p><b>Громадяни:</b></p> <p>Захист інтересів громадян шляхом визначення</p> | <p><b>Держава:</b></p> <p>Відсутні</p> <p><b>Громадяни:</b></p> <p>Відсутні</p> <p><b>Суб'єкти господарювання:</b></p> <p>Відсутні</p> <p><b>Витрати:</b> Відсутні</p> <p><b>Сумарні витрати, грн:</b> Відсутні</p> | <p>У рейтингу альтернативи посідає найвище місце, оскільки забезпечить досягнення цілі.</p> |

максимального  
розміру плати за  
разовий проїзд  
автомобільною  
дорогою загального  
користування,  
побудованою на  
умовах концесії.

**Суб'єкти  
господарювання:**

Правова  
визначеність та  
прозорість  
механізму  
визначення  
максимального  
розміру плати за  
разовий проїзд  
автомобільною  
дорогою;  
Забезпечення  
концесіонеру  
можливості надання  
пропозицій щодо  
здійснення  
державно-  
приватного  
партнерства у  
формі концесії,  
враховуючи чіткі

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | <p>умови<br/>максимальних<br/>значень плати за<br/>проїзд, та<br/>врахування цього<br/>чинника у<br/>плануванні<br/>комерційної<br/>діяльності;<br/>зрозумілість<br/>ведення бізнесу</p> |  |   |
| <p><b>Альтернатива 2</b><br/>Збереження<br/>ситуації, яка<br/>існує на цей час</p> | <p><b>Держава:</b><br/>Відсутні<br/><b>Громадяни:</b><br/>Відсутні<br/><b>Суб'єкти<br/>господарювання:</b><br/>Відсутні</p>  | <p><b>Держава:</b><br/>Збереження<br/>поточної ситуації<br/>без змін залишить<br/>правову колізію та<br/>неурегульованим<br/>питання щодо<br/>визначення<br/>максимального<br/>розміру плати за<br/>проїзд<br/>автомобільними<br/>дорогами,<br/>побудованих на<br/>умовах концесії.<br/>Це призведе до<br/>подальшої<br/>відсутності</p> | <p>У рейтингу<br/>альтернативи<br/>посідає останнє<br/>місце, оскільки<br/>не забезпечує<br/>досягнення цілі.</p> |

фактичних  
проектів  
будівництва  
автомобільних  
доріг на умовах  
концесії та  
погіршення стану  
автомобільних  
доріг.

**Громадяни:**

Відсутність  
додаткового  
фінансування у  
вигляді проектів  
концесії призведе  
до погіршення  
стану  
автомобільних  
доріг, зростанню  
витрат на бензин,  
ремонт  
автомобільного  
транспорту та  
збільшення витрат  
часу в подорожі  
для користувачів  
наземного  
транспорту.



|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <p><b>Суб'єкти господарювання:</b></p> <p><b>Витрати:</b></p> <p>Неможливість здійснення середньострокового фінансового та інвестиційного планування концесіонером своєї господарської діяльності; неможливість розрахунку прибутку/збитку у довгостроковій перспективі.</p> <p><b>Сумарні витрати, грн: Відсутні</b></p> |
|--|--|---|

| <b>Рейтинг</b>  | <b>Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи</b> | <b>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</b> |
|---|--|---|
| <b>Альтернатива 1</b><br>Прийняття постанови Кабінету Міністрів | Обрана альтернатива врегулює процедуру визначення                                    | Не прогнозується негативний вплив зовнішніх чинників на                           |

|   |  |  |
|---|--|--|
| України   | максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії відповідно до діючих норм Закону.  | дію запропонованого проекту постанови. |
| Альтернатива 2<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | Ситуація, що існує, перешкоджає реалізувати норми Закону в частині визначення максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії. | Х                                      |

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

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

- Запровадження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, дозволить у подальшому визначати конкретні умови концесійних проектів (зокрема, граничний розмір плати за проїзд конкретною

автомобільною дорогою) під час підготовки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства у формі концесії.

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

- Застосування максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії при проведенні попередніх розрахунків та висновків за результатами аналізів.

**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**

Оскільки на суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) не поширюється запропоноване регулювання, розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не здійснювалось.

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

**Запропонований термін дії акта:**

безстроково

**Обґрунтування запропонованого терміну дії акта:**

Виконання робіт з будівництва автомобільних доріг загального користування на умовах концесії планується здійснювати на постійній основі, тому суспільні відносини, які врегульовує акт не мають очікуваного строку припинення.

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

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

| <b>№</b> | <b>Назва показника</b>   | <b>Одиниця виміру</b> | <b>Зараз</b> | <b>6 місяців</b> | <b>1 рік</b> | <b>3 роки</b> |
|----------|--|-----------------------|--------------|------------------|--------------|---------------|
| 1        | Розмір надходжень до державного бюджету, пов'язаних з дією акта                            | грн.                  | -            |                  |              |               |
| 2        | Розмір надходжень до місцевих бюджетів, пов'язаних з дією акта                             | грн.                  | -            |                  |              |               |
| 3        | Розмір надходжень до цільового фонду, пов'язаних з дією акта                               | грн.                  | -            |                  |              |               |
| 4        | Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта | од.                   | -            |                  |              |               |
| 5        | Розмір коштів, що витрачатимуться  | грн.                  | -            |                  |              |               |

|   |   |      |   |  |   |   |
|---|---|------|---|--|---|---|
|   | суб`єктами господарювання та/або фізичними особами, пов`язаними з виконанням вимог акта                       |      |   |  |   |   |
| 6 | Час, що витратиметься суб`єктами господарювання та/або фізичними особами, пов`язаними з виконанням вимог акта | год. | - |  |   |   |
| 7 | Рівень поінформованості суб`єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта                | %    | - |  |   |   |
| 8 | Договір державно-приватного партнерства щодо будівництва та експлуатації автомобільних                        | од   | 0 |  | 3 | 6 |

|  |       |  |  |  |  |  |
|--|-------|--|--|--|--|--|
|  | доріг |  |  |  |  |  |
|--|-------|--|--|--|--|--|

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

### **Строки проведення базового відстеження результативності дії регуляторного акта:**

Базове відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися до дня набрання чинності цим регуляторним актом шляхом збирання зауважень та одержання пропозицій до нього, їх аналізу, систематизації.

### **Строки проведення повторного відстеження результативності дії регуляторного акта:**

Повторне відстеження після набрання чинності його положень але не пізніше ніж через два роки.

### **Метод проведення відстеження результативності:**

Соціологічний

### **Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності:**

Опитування

### **Цільові групи осіб, що обиратимуться для участі у відповідному опитуванні:**

Основні підрядники та замовники послуг та робіт з будівництва утримання автомобільних доріг загального користування на умовах концесії.

### **Наукові установи, що залучатимуться для проведення відстеження:**

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна»