



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» (далі – проект постанови).

Просимо розглянути та погодити зазначений проект постанови.

- Додатки :
1. Проект постанови на 3 арк. в 1 прим.
 2. Порівняльна таблиця на 4 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови на 13 арк. в 1 прим.
 4. Копія повідомлення про оприлюднення проекту постанови на 1 арк. в 1 прим
 5. Копія наказу про тимчасове покладання виконання обов'язків Міністра на 1 арк. в 1 прим.

Т. в. о. Міністра

Василь ШКУРАКОВ

Андрій Грицак 351 40 50



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Шкураков Василь Олександрович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800

Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023

Міністерство інфраструктури України



19/27/63-22 від 18.01.2022



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2022 р. №

Київ

Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування

Кабінет Міністрів України постановляє:

Внести до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. № 1065 (Офіційний вісник України, 2017 р., № 20, ст. 555, № 92, ст. 2796; 2021р., № 76, ст. 4789), зміни, що додаються.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Шкураков Василь Олександрович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000020AD32006A5A9800

Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023

Міністерство інфраструктури України



19/27/63-22 від 18.01.2022

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 2022 р. №

ЗМІНИ,
що вносяться до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва,
реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального
користування

1. Абзац другий пункту 1 після слів «з урахуванням» доповнити словами «Закону України «Про автомобільні дороги»,».

2. У пункті 11:

1) після абзацу другого доповнити новим абзацом такого змісту:
«відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг здійснювати управління проектом;».

У зв'язку з цим абзаци третій-п'ятнадцятий вважати відповідно абзацами четвертим-шістнадцятим;

2) абзац четвертий після слів «вихідних даних» доповнити словами «, у тому числі здійснювати координацію проектувальників при складанні завдання на проектування та розробці проектної документації;».

3. Пункт 12 після абзацу другого доповнити новим абзацом такого змісту:
«відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг організувати розробку інвестиційного проекту та техніко-економічного обґрунтування;».

У зв'язку з цим абзаци третій-дев'ятий вважати відповідно абзацами четвертим-десятим.

4. Пункт 13 після слів «міжнародні форми договорів,» доповнити словами «зокрема, принципи та умови контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC),».

5. Перше речення пункту 21 викласти в такій редакції:

«21. Інженер-консультант та/або суб'єкт господарювання, що має у своєму

складі таких фахівців повинні відповідати кваліфікаційним вимогам до професії



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Шкураков Василь Олександрович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800

Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023

Міністерство інфраструктури України (ГИ),



19/27/63-22 від 18.01.2022

визначені кваліфікаційними вимогами, установленими кваліфікаційними характеристиками професій працівників або відповідним професійним стандартом.».

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта
ЄДИНІ ВИМОГИ щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування	
<p>1. Проектування автомобільних доріг загального користування здійснюється відповідно до вимог містобудівної документації та вихідних даних для проектування з дотриманням вимог Закону України "Про регулювання містобудівної діяльності", статті 50 Закону України "Про автомобільні дороги", Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 р. № 560 (Офіційний вісник України, 2011 р., № 41, ст. 1674), будівельних норм та цих єдиних вимог.</p> <p>Нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування здійснюються відповідно до затвердженої проектної документації в порядку, визначеному Законом України "Про регулювання містобудівної діяльності" з урахуванням цих єдиних вимог.</p> <p>...</p>	<p>1. Проектування автомобільних доріг загального користування здійснюється відповідно до вимог містобудівної документації та вихідних даних для проектування з дотриманням вимог Закону України "Про регулювання містобудівної діяльності", статті 50 Закону України "Про автомобільні дороги", Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 р. N 560 (Офіційний вісник України, 2011 р., № 41, ст. 1674), будівельних норм та цих єдиних вимог.</p> <p>Нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування здійснюються відповідно до затвердженої проектної документації в порядку, визначеному Законом України "Про регулювання містобудівної діяльності" з урахуванням Закону України "Про автомобільні дороги", цих єдиних вимог.</p> <p>...</p>
11. Інженер-консультант залежно від етапу, на якому він залучений, зобов'язаний:	11. Інженер-консультант залежно від етапу, на якому він залучений, зобов'язаний:



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач [Шкураков Василь Олександрович](#)

Сертифікат [58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800](#)

Дійсний з [11.08.2021](#) по [10.08.2023](#)

Міністерство інфраструктури України



19/27/63-22 від 18.01.2022

<p>забезпечувати організаційне і консультаційне супроводження проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування;</p> <p>Відсутній</p> <p>консультувати замовника з питань формування інвестиційних намірів, розробки організаційно-фінансових схем реалізації проекту, управління ризиками, брати участь у передпроектних роботах, отриманні вихідних даних;</p> <p>...</p>	<p>забезпечувати організаційне і консультаційне супроводження проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування;</p> <p>відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг здійснювати управління проектом;</p> <p>консультувати замовника з питань формування інвестиційних намірів, розробки організаційно-фінансових схем реалізації проекту, управління ризиками, брати участь у передпроектних роботах, отриманні вихідних даних, у тому числі здійснювати координацію проектувальників при складанні завдання на проектування та розробленні проектної документації;</p> <p>...</p>
<p>12. Інженер-консультант має право: проводити перевірку дорожніх робіт у ході їх виконання; вимагати від підрядника виконання робіт відповідно до затвердженої проектної документації, дотримання вимог будівельних норм;</p> <p>Відсутній</p> <p>...</p>	<p>12. Інженер-консультант має право: проводити перевірку дорожніх робіт у ході їх виконання; вимагати від підрядника виконання робіт відповідно до затвердженої проектної документації, дотримання вимог будівельних норм;</p> <p>відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг організувати розроблення інвестиційного проекту та техніко-економічного обґрунтування</p> <p>...</p>
<p>13. Взаємовідносини замовника, підрядника та інженера-консультанта регулюються договорами між замовником та</p>	<p>13. Взаємовідносини замовника, підрядника та інженера-консультанта регулюються договорами між замовником та</p>

<p>підрядником і замовником та інженером-консультантом. Під час визначення прав та обов'язків замовника, підрядника та інженера-консультанта сторони за їх згодою можуть використовувати міжнародні форми договорів, звичаї та рекомендації міжнародних та вітчизняних організацій відповідно до законодавства України.</p>	<p>підрядником і замовником та інженером-консультантом. Під час визначення прав та обов'язків замовника, підрядника та інженера-консультанта сторони за їх згодою можуть використовувати міжнародні форми договорів, зокрема, принципи та умови контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC), звичаї та рекомендації міжнародних та вітчизняних організацій відповідно до законодавства України.</p>
<p>21. Інженер-консультант та/або суб'єкт господарювання, що має у своєму складі таких фахівців повинні відповідати кваліфікаційним вимогам до професії «інженер-консультант (будівництво)» та можуть виконувати роботи (послуги), визначені кваліфікаційними вимогами, установленими кваліфікаційними характеристиками професій працівників або відповідним професійним стандартом, <i>для таких кваліфікаційних категорій: «провідний інженер-консультант (будівництво)», «інженер-консультант (будівництво) I категорії», «інженер-консультант (будівництво) II категорії», «інженер-консультант (будівництво)».</i> З урахуванням вимог Закону України «Про публічні закупівлі» замовник може висувати додаткові вимоги до досвіду і кваліфікації фахівців інженера-консультанта, наявності та виду обладнання, необхідного для належного надання послуг, визначених договором, зважаючи на основні вимоги до будівель і споруд, визначені Технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, затвердженим постановою Кабінету Міністрів</p>	<p>21. Інженер-консультант та/або суб'єкт господарювання, що має у своєму складі таких фахівців повинні відповідати кваліфікаційним вимогам до професії «інженер-консультант (будівництво)» та можуть виконувати роботи (послуги), визначені кваліфікаційними вимогами, установленими кваліфікаційними характеристиками професій працівників або відповідним професійним стандартом. З урахуванням вимог Закону України «Про публічні закупівлі» замовник може висувати додаткові вимоги до досвіду і кваліфікації фахівців інженера-консультанта, наявності та виду обладнання, необхідного для належного надання послуг, визначених договором, зважаючи на основні вимоги до будівель і споруд, визначені Технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. № 1764 (Офіційний вісник України, 2006 р., № 51, ст. 3415), та згідно з кваліфікаційними вимогами до відповідних професій, чинними на дату укладення договору.</p>

України від 20 грудня 2006 р. № 1764 (Офіційний вісник України, 2006 р., № 51, ст. 3415), та згідно з кваліфікаційними вимогами до відповідних професій, чинними на дату укладення договору.	
--	--

Т.в.о. Міністра інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ

«___» _____ 2022 р.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»

I. Визначення проблеми

Необхідність прийняття проекту акта полягає у потребі узгодження єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. № 1065 (далі - Єдині вимоги) до норм Закону України “Про автомобільні дороги” та програмних положень Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 (далі - Цільова програма).

Зокрема, відповідно до частини п'ятої статті 6 Закону України “Про автомобільні дороги” (далі - Закон) збереження та розвиток мережі автомобільних доріг загального користування мають для держави пріоритетне значення. З метою активізації інвестиційної діяльності, підвищення якості та ефективності дорожнього будівництва під час будівництва та реконструкції автомобільних доріг можуть застосовуватися принципи та умови контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) у порядку, що затверджується Кабінетом Міністрів України. Зазначене положення Закону знайшло своє відображення у абзаці дванадцятому розділу “Шляхи і способи розв'язання проблеми” Цільової програми, згідно якого оптимальний варіант реалізації Програми дасть змогу забезпечити, серед іншого, впровадження незалежної системи контролю якості через забезпечення контролю прозорості та підзвітності будівництва згідно із стандартами шляхом поетапного переходу до організації виконання дорожньо-будівельних робіт із залученням інженера-консультанта на основі міжнародно визнаних типових форм контрактів, зокрема контрактів “FIDIC”, відповідно до статті 6 Закону України “Про автомобільні дороги” та постанови Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. № 1065 “Про затвердження вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування” (назва постанови наведена у діючій Цільовій програмі в редакції до внесення змін постановою Кабінету Міністрів від 15 вересня 2021 р. № 972).

Слід відзначити, що практика застосування міжнародних форм договорів, зокрема, умов контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) при будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автомобільних доріг в Україні є тривалою та успішною і довела свою ефективність.

Так, за наслідками реалізації проектів з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг, що фінансуються за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій у 2020 році Укравтодор перевищив заплановані показники втілення спільних з МФО проектів



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800
Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023

Міністерство інфраструктури України Є



19/27/63-22 від 18.01.2022

частиною типової тендерної документації, яку кредитори (міжнародні фінансові організації) рекомендують застосовувати замовникам при проведенні закупівель у дорожній сфері згідно з відповідними правилами закупівель таких організацій. Наприклад, у типовій тендерній документації Світового Банку щодо виконання будівельних робіт за принципом “Design and Build” містяться вимоги щодо застосування зазначених форм контрактів. Правила закупівель та типова тендерна документація Групи Світового банку містяться за посиланням: <https://www.worldbank.org/en/projects-operations/products-and-services/brief/procurement-new-framework#SPD>.

Натомість, діюча редакція Єдиних вимог не містить посилань та не уточнює які саме міжнародні форми контрактів можуть застосовуватися, не враховує окремі права та обов'язки, які притаманні інженеру-консультанту згідно з принципами та умовами контрактів FIDIC. Таким чином, враховуючи пріоритети державної політики у сфері розвитку дорожнього будівництва, що визначені Законом та Цільовою програмою, Єдині вимоги потребують уточнення.

Також, з метою уникнення зайвої деталізації у визначенні кваліфікаційних вимог, яким має відповідати професія “інженер-консультант (будівництво)”, проектом акта пропонується вилучити перелік кваліфікаційних категорій, які є часто змінюваними, оскільки встановлені нормативно-технічним актом, що не підлягає державній реєстрації (Довідником кваліфікаційних характеристик професій працівників) та зміни до якого вносяться наказами Міністерства розвитку громад та територій України. Окрім того, згідно з абзацом десятим статті 96 Кодексу законів про працю України вимоги до кваліфікаційних та спеціальних знань працівників, їх завдання, обов'язки та спеціалізація визначаються професійними стандартами або кваліфікаційними характеристиками професій працівників. Посилання на кваліфікаційні категорії у Кодексі законів про працю відсутнє. Натомість наведена норма Кодексу законів про працю України передбачає, що професійними стандартами можуть бути визначені інші кваліфікаційні категорії ніж в Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників.

З огляду на визначення інженера-консультанта, наведене в статті 1 Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності”, проектом акта також уточнюються права інженера-консультанта в частині управління проектом, оскільки відповідна функція не має чіткого відображення в Єдиних вимогах.

Розробка проекту акта зумовлена потребою впорядкування договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг загального користування та наближення принципів і підходів щодо їх правового регулювання у національному законодавстві до загальноновизнаних світових підходів та принципів, зокрема відображених у міжнародних формах контрактів FIDIC.

Причини виникнення проблеми:

- недосконалість діючого нормативно-правового регулювання в частині узгодженості з пріоритетами держави та наближення діючих норм до кращих світових практик застосування міжнародних форм контрактів;
- необхідність узгодження нормативно-правового акта із Законом України «Про автомобільні дороги» та програмних документів Уряду України.

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

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

* Питому вагу суб'єктів малого підприємництва зазначити неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Врегулювання зазначеного питання не може бути здійснено за допомогою: ринкових механізмів, оскільки зазначене питання регулюється виключно нормативно-правовими актами;

чинного регуляторного акта, оскільки на сьогодні акт, який регулює відповідне питання, не узгоджується з актами вищої юридичної сили та не відповідає програмним документам Кабінету Міністрів України.

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів:

Цілі та пріоритети державної політики, зокрема, у сфері дорожнього господарства визначаються у законах України та програмних документах Уряду України.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про державні цільові програми» державна цільова програма - це комплекс взаємопов'язаних завдань і заходів, які спрямовані на розв'язання найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки або адміністративно-територіальних одиниць, здійснюються з використанням коштів Державного бюджету України та узгоджені за строками виконання, складом виконавців, ресурсним забезпеченням.

Згідно з абзацом першим статті 2 зазначеного Закону метою розроблення державних цільових програм є сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку держави, окремих галузей економіки та адміністративно-територіальних одиниць; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розв'язання найважливіших проблем.

Статтею 11 вказаного Закону визначено, що державна цільова програма виконується шляхом здійснення її заходів і завдань органами державної влади, а також виконавцями, передбаченими цією програмою.

Таким чином, втілення положень Цільової програми є необхідною умовою державної політики у сфері дорожнього господарства, а нормативно-правові акти у цій сфері повинні їй відповідати. Отже, оскільки правовідносини врегульовані відповідним нормативно-правовим актом, проблема не може бути врегульованою виключно ринковими методами.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття проекту акта є удосконалення та уточнення деяких положень Єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. № 1065 (далі - Єдині вимоги) в частині прав та обов'язків інженера-консультанта відповідно до загальновизнаних світових практик застосування міжнародних форм договорів (зокрема, усталених форм контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC)), а також узгодження Єдиних вимог з метою, визначеною в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382, та шляхами її досягнення, а також пріоритетами державної політики у сфері автомобільних доріг, визначеними в Законі України “Про автомобільні дороги”.

Зазначене сприятиме уніфікації підходів до регулювання договірних відносин у сфері дорожнього господарства при залученні інженера-консультанта, забезпечуватиме розвиток інвестиційної активності у даній сфері та сприятиме поетапному переходу до організації виконання дорожньо-будівельних робіт із залученням інженера-консультанта на основі міжнародно визнаних типових форм контрактів та кращих світових практик закупівель.

Іншим програмним документом, що визначив пріоритет державної політики у сфері контролю якості за здійсненням дорожнього будівництва (реконструкції, капітального ремонту) з використанням послуг незалежного інженера-консультанта, функції якого визначаються принципами та умовами міжнародних форм договорів, розроблених Міжнародною федерацією інженерів-консультантів (FIDIC), є Указ Президента України від 19 липня 2019 року № 529/2019. Відповідно до підпункту (в) підпункту 4 пункту 1 зазначеного Указу Кабінету Міністрів України доручено до 01 січня 2020 року забезпечити встановлення обов'язку для замовників будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг залучати на конкурсних засадах незалежного інженера-консультанта у сфері дорожнього будівництва (FIDIC) на етапах закупівель, виконання робіт, гарантійного обслуговування.

Водночас, діюча редакція Єдиних вимог не містить посилань та не уточнює які саме міжнародні форми контрактів можуть застосовуватися, не враховує окремі права та обов'язки, які притаманні інженеру-консультанту зокрема згідно з принципами та умовами контрактів FIDIC. Таким чином, враховуючи пріоритети державної політики у сфері розвитку дорожнього будівництва, що визначені Законом та Цільовою програмою, Єдині вимоги потребують уточнення.

Також, з метою уникнення зайвої деталізації у визначенні кваліфікаційних вимог, яким має відповідати професія “інженер-консультант (будівництво)”, проектом акта пропонується вилучити перелік кваліфікаційних категорій, які є часто змінюваними, оскільки встановлені нормативно-технічним актом, що не підлягає державній реєстрації (Довідником кваліфікаційних характеристик професій працівників) та зміни до якого вносяться наказами Міністерства розвитку громад та територій України. Окрім того, згідно з абзацом десятим статті

96 Кодексу законів про працю України вимоги до кваліфікаційних та спеціальних знань працівників, їх завдання, обов'язки та спеціалізація визначаються професійними стандартами або кваліфікаційними характеристиками професій працівників. Посилання на кваліфікаційні категорії у Кодексі законів про працю відсутнє. Натомість наведена норма Кодексу законів про працю України передбачає, що професійними стандартами можуть бути визначені інші кваліфікаційні категорії ніж в Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників.

З огляду на визначення інженера-консультанта, наведене в статті 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», проектом акта також уточнюються права інженера-консультанта в частині управління проектом.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 – прийняття регуляторного акта	Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування», дасть змогу удосконалити правові засади діяльності інженера-консультанта, узгодити зазначену постанову із Законом та програмних документів Уряду України, сприятиме наближенню правового статусу, об'єму прав та обов'язків інженера-консультанта до кращих світових практик, які втілені у типових міжнародних формах контрактів FIDIC
Альтернатива 2 – збереження чинного регулювання	Неприйняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до “Єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування», що не дозволить усунути розбіжності Єдиних вимог з програмними документами Уряду та Законом

Слід відзначити, що альтернативного способу досягти визначених у розділі II цього Аналізу регуляторного впливу цілей державного регулювання, ніж прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» не існує.

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей:

1) оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид	Вигоди	Витрати
-----	--------	---------

альтернативи		
Альтернатива 1	<p>доповнення норм, що передбачають права та обов'язки надання інженера-консультанта в частині управління проектом, їх удосконалення та приведення функцій інженера-консультанта у відповідність до кращих світових практик, Закону України «Про автомобільні дороги» та Цільової програми Уряду;</p> <p>Передбачає уніфікацію норм національного законодавства з міжнародними звичаями, правилами ділового обороту, та міжнародно визнаними формами договорів при наданні інженерно-консультаційних послуг;</p>	Відсутні.
Альтернатива 2	Відсутні	<p>Витрати відсутні.</p> <p>Водночас наявні ризики різного розуміння і застосування принципів і правил міжнародних форм контрактів FIDIC внаслідок недостатньої урегульованості та ясності правового статусу інженерів-консультантів при управлінні проектом згідно з формами зазначених договорів</p>

- 2) проєкт постанови не розповсюджується на сферу інтересів громадян;
- 3) оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, одиниць*	-	205	52	-	257*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	80%	20%	-	100%

*Сфера дії проєкту постанови поширюватиметься на суб'єктів господарювання, які надають інженерно-консультаційні послуги у будівництві та мають у своєму складі осіб, що отримали кваліфікаційний сертифікат за професією «інженер консультант (будівництво)», та фізичні особи-підприємці, що надають відповідні інженерно-консультаційні послуги.

Зважаючи на те, що ринок інженерно-консультаційних послуг в Україні знаходиться в стадії формування, в основному інженерно консультаційні послуги надаються суб'єктами малого та середнього підприємництва.

За основу взято суб'єкти підприємництва, що розглядаються як середні - суб'єкти господарювання, що надають інженерно-консультаційні послуги у будівництві та мають у своєму складі осіб що отримали кваліфікаційний сертифікат за професією «інженер-консультант (будівництво)» та малі – фізичні особи підприємці, що надають відповідні інженерно-консультаційні послуги.

На основі даних, зазначених на сайті Органу із сертифікації персоналу будівельної галузі (<https://ospbg.org.ua/>), на цей час діяльність здійснюють близько 257 фахівців із кваліфікаційним рівнем, підтвердженим органом із сертифікації персоналу, акредитованим у відповідній сфері згідно із законом, та/або суб'єктів господарювання, що має у своєму складі таких фахівців.

Разом з цим, проблема, окреслена в розділі I Аналізу регуляторного впливу однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють надання послуг в якості інженерів-консультантів.

Згідно ДСТУ Б. Д.1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва» передбачає можливість (тобто право, а не обов'язок) виділення на послуги залученого інженера-консультанта (будівництво) у обсязі до 4,5 % від зведеного

кошторисного розрахунку. При цьому, ці витрати, за загальною світовою практикою, компенсуються економічним ефектом до 45%, що дозволяє скоротити інвестиційний цикл і заощадити до 15% інвестицій замовника. Тобто, в результаті діяльність інженера-консультанта дозволяє отримати загальну економію коштів замовника. Інженер-консультант виступає в ролі експерта, який консультує замовника з питань реалізації проєкту, займається підбором постачальників і підрядників, об'єктивно і незалежно керує будівництвом на майданчику, аналізує фінансові звіти підрядника, його ресурсні та матеріальні витрати відповідно до затверджених проєктних рішень, надає висновки щодо того чи допускати такі витрати до оплати і повністю супроводжує проєкт на всіх стадіях будівництва і до його прийняття замовником. Його завдання – контролювати виконання підрядником усіх пунктів договору, що стосуються виконання робіт (будівництва). У разі необхідності його залучають до участі у вирішенні спорів, аж до судових розглядів. Одне з основних завдань інженера-консультанта, як вбачається із досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, – зниження вартості проєкту, яке обумовлюється ефективністю контролю за витратами на етапі будівництва¹, що, серед іншого, досягається шляхом ідентифікації, розрахунку і розподілу ризиків інвестиційних проєктів. Так, наприклад, в 2021 році, згідно з Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382, на нове будівництво, реконструкцію та капітальні ремонти планується виділити близько 39,13 млрд грн, тобто при затратах на інженера консультанта до 1,1 млрд грн, можна досягти економії в розмірі до 5,87 млрд грн.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	1) забезпечення можливості отримання незалежного організаційного і консультаційного супроводження комплексу робіт, пов'язаних із створенням об'єкта архітектури; 2) забезпечення економії матеріальних та часових витрат.	Витрати підприємства, що залучили інженера-консультанта складають у обсязі до 3% від зведеного кошторисного розрахунку. А при здійсненні ним і технічного нагляду – 4,5 % від зведеного кошторисного розрахунку.
Альтернатива 2	Відсутні	Неможливість забезпечити зменшення матеріальних витрат орієнтовно на 15%.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	4	Альтернатива 1 дозволяє повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання, а також забезпечити можливість суб'єктам господарювання, які залучили інженера консультанта, зменшити часові та матеріальні витрати орієнтовно на 15%.
Альтернатива 2	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1.	Врегулювання процесу організації виконання будівельних робіт із залученням незалежних інженерів-консультантів на всіх етапах життєвого циклу об'єкта з урахуванням міжнародних форм контрактів FIDIC; своєчасне виконання	Витрати на залучення інженера-консультанта в межах визначених чинними стандартами з ціноутворення в будівництві.	Прийняття проекту акта дозволить досягти цілей державного регулювання.

	робіт; чітко розмежування функцій і уточнення порядку взаємодії сторін залучених до будівництва.		
Альтернатива 2.	Відсутні.	Відсутність незалежного контролю та чітко визначених прав та обов'язків створює корупційні ризики, що в свою чергу може призвести до виконання підприємцями неякісних робіт та збільшення витрат на утримання інфраструктурних об'єктів	Ця альтернатива не дозволить досягти цілей державного регулювання

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Основною перевагою альтернативи 1 є урегулювання процесу організації виконання будівельних робіт із залученням незалежних інженерів-консультантів на всіх етапах життєвого циклу об'єкта з чітким встановленням їх функцій у відповідності до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» з урахуванням міжнародних форм контрактів FIDIC та кращих світових практик.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2	Основною причиною відмови від альтернативи є стимулювання можливих корупційних дій на ринку інженерних консультаційних послуг у зв'язку з невідповідністю процедури залучення інженера-консультанта закону як акту вищої юридичної сили.	Відсутній ризик зовнішніх чинників

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

1. Механізм дії регуляторного акта

Реалізація поставлених цілей державного регулювання забезпечується шляхом прийняття проекту акта.

Прийняття регуляторного акта забезпечить можливість практичного застосування положень законів України «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про архітектурну діяльність», «Про автомобільні дороги» щодо залучення інженера-консультанта.

З метою узгодження Єдиних Вимог із Законом України «Про автомобільні дороги» для інженерів-консультантів встановлюється можливість укласти договори про надання інженерно-консультаційних послуг (у т.ч. на окремих стадіях будівництва), що загалом матиме позитивний вплив та сприятиме забезпеченню цільового та ефективного використання залучених коштів для реалізації важливих інфраструктурних проєктів у сфері дорожнього господарства України.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в установленому порядку та на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури.

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

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Укравтодор.

Додаткових витрат ресурсів, якими розпоряджаються Укравтодор, не передбачається, оскільки для забезпечення постійного незалежного аудиту (оцінки) технічного стану автомобільних доріг та якості дорожніх робіт частиною п'ятою статті 6 Закону України «Про автомобільні дороги» вже передбачено право залучати кваліфікованих інженерів-консультантів у сфері дорожнього будівництва, акредитованих у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Тест малого підприємництва (М-тест) не проводився, оскільки суб'єкти малого підприємництва додаткових витрат на виконання регулювання не зазнають та будуть в однакових умовах з іншими суб'єктами підприємництва. Визначити витрати замовників послуг з будівництва на залучення інженерів - консультантів також неможливо, адже у відповідності до світової практики вартість послуг інженерів-консультантів є пропорційною до вартості будівельних робіт.

Окрім цього, зазначений регуляторний акт не встановлює нових процедур, прав та правил для суб'єктів господарювання та/або органів влади чи місцевого самоврядування у зв'язку з якими, зокрема, суб'єкти малого підприємництва могли б понести прямі або непрямі витрати.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування додаткових витрат не зазнають.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни правових актів, на виконання вимог яких базується проєкт постанови.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Основними показниками результативності регуляторного акта є:
розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією регуляторного акта – не прогнозується;
кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, що витратимуть суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта – низький;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта - середній.

Виходячи з цілей державного регулювання, для визначення результативності акта обрано такі показники:

кількість договорів про надання інженерно-консультаційних послуг за результатами аналізу електронної системи публічних закупівель (Prozorro);

кількість звернень/скарг суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта;

протяжність введених в експлуатацію автомобільних доріг загального користування державного значення щодо яких здійснювалося інженерно-консультаційне супроводження будівництва із залученням сертифікованих інженерів-консультантів.

Реалізація акта не передбачає додаткових надходжень до державного та місцевих бюджетів, оскільки норми регуляторного акта не запроваджують нових податків і зборів (обов'язкових платежів).

Проект регуляторного акта оприлюднено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність» для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Також представники Мінінфраструктури беруть участь у круглих столах та обговореннях проекту регуляторного акта із профільними бізнес-асоціаціями. Після прийняття регуляторний акт буде оприлюднено у засобах масової інформації для ознайомлення із ним суб'єктами господарювання.

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

Стосовно цього регуляторного акта буде послідовно здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності:

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через два роки з дня набрання чинності цим актом.

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

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності – статистичні.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Т. в. о. Міністра інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ

«___» _____ 2022 р.

Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України

Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування

19 Січня 2022, 10:00

◀ Оголошення ◀ Автомобільний та міський транспорт ◀ Регуляторна діяльність
◀ Повідомлення про оприлюднення

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» (далі – проект акта) розроблено з метою удосконалення та уточнення деяких положень єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. № 1065 (далі – Єдині вимоги) в частині прав та обов'язків інженера-консультанта відповідно до загально визначених світових практик застосування міжнародних форм договорів (зокрема, усталених форм контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC), а також узгодження Єдиних вимог з метою, визначеною в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 (далі – Цільова програма), та оптимальним варіантом реалізації цієї програми, а також пріоритетами державної політики у сфері автомобільних доріг, визначеними в Законі України «Про автомобільні дороги» (далі – Закон).

Проектом акта передбачається:

1) доповнити перелік обов'язків інженера-консультанта:

відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг здійснювати управління проектом;

консультувати замовника з питань, зокрема, отримання вихідних даних, у тому числі здійснювати координацію проектувальників при складанні завдання на проектування та розробленні проектної документації.

2) доповнити перелік прав інженера-консультанта: відповідно до умов договору про надання дорожніх консультаційних послуг організувати розроблення інвестиційного проекту та техніко-економічного обґрунтування;

3) конкретизувати міжнародні форми договорів, які можуть бути застосовані під час визначення прав та обов'язків замовника, підрядника та інженера-консультанта: принципи та умови контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC);

4) визначити вимоги до інженера-консультанта з урахуванням абзацу десятого статті 96 Кодексу законів про працю України.

Зауваження та пропозиції до проекту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: Департамент дорожніх перевезень та безпеки на транспорті Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; hrytsak@mtu.gov.ua та на адресу Державної регуляторної служби України.

[Постанова Кабінету Міністрів України "Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування"](#)

[Порівняльна таблиця до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до єдиних вимог щодо проектування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»](#)

Зміна до Плану підготовки регуляторних актів у Міністерстві інфраструктури України на 2022 рік

Поділитись сторінкою

За галузями

Автомобільний та міський транспорт
Дорожнє господарство
Залізничний транспорт
Водний транспорт
Авіатранспорт
Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті
Аналітика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність
Закупівлі
Інформаційні технології
Міжнародні зв'язки
Інфраструктурні проекти
Послуги
Запобігання корупції
Публічна інформація
Реформи
Ліцензування та сертифікація
Повідомлення про оприлюднення
Інвестиції
Кадри
Управління майном
Продаж та списання
Автомобільний
Залізничний
Водний
Авіаційний
Спецтехніка
Інший транспорт

Аналіз регуляторного впливу

- [Add to Phrasebook](#)
 - [No word lists for Ukrainian → Russian...](#)
 - [Create a new word list...](#)
- [Copy](#)

[радіо та телефонія](#)
[Інша електроніка](#)
[Навантажувальна техніка](#)
[Сільгосптехніка](#)
[Будівельна техніка](#)
[Інше обладнання](#)
[Перевезення небезпечних вантажі](#)
[Smart Infrastructure](#)
[Reform support team](#)
[Виконання Женевськ Угоди 1958 року](#)
[Внутрішні пасажирсь перевезення](#)
[SPILNO](#)

ВСІ ОГолошення

Контакти

Міністерство інфраструктури України

Київ-135, проспект Перемоги, 14

Телефонна довідка: (044) 351-50-09

Відділ звернення громадян: (044) 351-48-01

Контакти для ЗМІ: press@mtu.gov.ua

«Гаряча лінія» з питань запобігання корупції:
(044) 351-48-00, факс (044) 351-40-57
stopcor@mtu.gov.ua

Державні інформаційні ресурси

Президент України

Урядовий портал

Верховна Рада України

Національне агентство України з питань державної служби

Національне агентство з питань запобігання корупції

Національна служба здоров'я України

Підвідомчі організації

АМПУ

Державіаслужба

Укравтодор

Укртрансбезпека

АТ «Укрпошта»

Укрсервіс Мінтрансу

Усі організації

Урядова «гаряча лінія» - 1545

Всі матеріали сайту доступні з

[Creative Commons Attribution 4.0](#)

©

2015-2022

Міністерство інфраструктури України (МІУ)

Офіційний сайт

Роз





ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

big "14" січня 2022 року

м. Київ

№ 18-к

Про тимчасове покладення виконання обов'язків Міністра

ПОКЛАДАЮ тимчасово виконання обов'язків Міністра інфраструктури України з 14 січня 2022 року на час моєї тимчасової непрацездатності на ШКУРАКОВА Василя Олександровича, першого заступника Міністра інфраструктури України.

Підстава: наказ Міністерства інфраструктури України від 09 серпня 2021 року № 417 «Про тимчасовий розподіл обов'язків між Міністром інфраструктури України, першим заступником Міністра, заступниками Міністра, заступником Міністра з питань європейської інтеграції, заступником Міністра з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації та установлення питань, що належать до компетенції державного секретаря Міністерства інфраструктури України».

Міністр



Олександр КУБРАКОВ

036965 *