



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,
тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,
E-mail: miu@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від _____ 20__ р. № _____

На № _____ від _____ 20__ р.

Державна регуляторна служба
України

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України на додаток до листа Міністерства від 20.02.2024 № 177/27/63-24 надсилає доопрацьований аналіз регуляторного впливу з урахуванням зауважень Державної регуляторної служби України, наданих у робочому порядку, до проєкту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Правил проходження автобусами електронної черги перед міжнародним пунктом пропуску через державний кордон України за допомогою електронної системи та її функціонування».

Додаток: доопрацьований аналіз регуляторного впливу до проєкту акта на 15 арк.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Андрій Боярунець
(044) 351-4885



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Правил проходження автобусами електронної черги перед міжнародним пунктом пропуску через державний кордон України за допомогою електронної системи та її функціонування» (далі – проєкт наказу)

I. Визначення проблеми

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання

Через початок повномасштабної військової агресії проти України (далі – повномасштабна агресія) та практично повне призупинення повітряного й водного транспортного сполучення кількість автомобільних транспортних засобів (далі – ТЗ), які перетинають державний кордон України, вже в 2022 р. суттєво зростає: за оцінками Держприкордонслужби, майже на 500% до показників 2021 р. Протягом 2023 р. відповідне навантаження й надалі залишалося на високому рівні.

Це призвело до утворення великих черг ТЗ (в окремі моменти часу більше 30 км довжиною) на під'їзних шляхах до міжнародних автомобільних пунктів пропуску через державний кордон України (далі – МАПП). При цьому кількість ТЗ, які прибувають на МАПП, є нерівномірною залежно від конкретного моменту доби, тижня (робочі та вихідні дні) тощо. Відтак у певний час на МАПП утворюються особливо суттєві черги, що створює значні складнощі як для водіїв і пасажирів, так і для персоналу державних органів, який працює на МАПП.

За інформацією Держприкордонслужби, в період повномасштабної агресії (з лютого 2022 р. по кінець 2023 р.) кількість перетинів державного кордону фізичними особами тільки в напрямку на виїзд перевищила 26 млн разів. З цього обсягу перевезень значну частину було здійснено міжнародними автобусними рейсами. В цілому, за даними Мінінфраструктури, станом на грудень 2023 р. міжнародні пасажирські автомобільні перевезення з пунктами відправлення/прибуття в Україні виконуються приблизно за 1500 маршрутами (туди й назад).

Причини виникнення проблеми

Попит на міжнародні автобусні перевезення залишається підвищеним через призупинення повітряного й водного міжнародного пасажирського сполучення, що призводить до утворення черг на МАПП і спричиняє порушення розкладу руху автобусів, зростання ризику виникнення ДТП, посилення об'єктивного соціального невдоволення.

Однак і до повномасштабної агресії перед МАПП виникали черги автобусів, ключовою причиною цього була відсутність єдиної електронної системи організації перетину кордону.

При цьому прийняття постанови Кабінету Міністрів України від 02.12.2022 № 1349 «Про особливості реалізації експериментального проєкту з організації управління чергами автомобільних транспортних засобів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону» (із змінами) (далі – Постанова) дозволило організувати управління чергами



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

вантажних автомобілів перед МАПП, а надалі поширити цей позитивний досвід на автобуси та легкові автомобілі.

Разом із тим, Постановою передбачено, що правила проходження електронної черги перед МАПП за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону» (далі – електронна система) та її функціонування затверджуються наказом Мінінфраструктури для автобусів окремо. Такий наказ ще не затверджено, і це обмежує можливість застосування електронної системи для автобусів.

Підтвердження важливості проблеми

Додатковим підтвердженням актуальності проблеми є регулярні звернення пасажирів міжнародного автобусного сполучення до Мінінфраструктури, інших центральних органів виконавчої влади з інформацією про значні затримки автобусів на МАПП через суттєві черги ТЗ. Розповсюдження можливостей електронної системи на автобуси дозволить підвищити якість послуг перетину державного кордону, а також міжнародних пасажирських перевезень у цілому.

Показники існування та масштабу проблеми

Назва показника	Одиниця виміру	Значення	Джерело даних
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	грн.	140 000 000*	Держстат, Мінінфраструктури

* на рік (оцінка)

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив

Дане питання справляє вплив на:

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

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки потребує прийняття нормативно-правового акта. Крім того, положення, викладені в проєкті наказу, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватися локальними актами суб'єктів господарювання.

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою діючих регуляторних актів

Прийняття Постанови створило правові підстави для поширення можливостей електронної системи на автобуси. Разом із тим, Постановою передбачено, що правила проходження електронної системи та її функціонування затверджуються наказом Мінінфраструктури для автобусів окремо. Відтак необхідним є розроблення та прийняття відповідного наказу.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення проєкту регуляторного акта є врегулювання питання проходження автобусами електронної черги перед МАПП.

Передбачається затвердження Правил проходження автобусами електронної черги перед міжнародним пунктом пропуску через державний кордон України за допомогою електронної системи та її функціонування (далі – Правила), якими, зокрема, визначаються:

дії користувачів для бронювання місця в черзі очікування;

дії уповноважених службових осіб центральних органів державної влади для забезпечення функціонування електронної системи, керування чергою очікування.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1: Прийняття проєкту наказу	прийняття запропонованого проєкту наказу, який передбачає врегулювання питання проходження автобусами електронної черги перед МАПП шляхом затвердження Правил
Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури	внесення змін до наказу Мінінфраструктури від 01.05.2023 № 339 «Про затвердження Правил проходження електронної черги перед міжнародним пунктом пропуску через державний кордон України за допомогою електронної системи та її функціонування» (далі – наказ № 339), який стосується суто вантажних автомобілів
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	відсутність будь-якого регуляторного акта

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1: Прийняття проєкту наказу	Повноцінне розповсюдження електронної системи на автобуси дозволить зменшити ймовірність виникнення черг ТЗ перед МАПП, збільшити прозорість і вимірюваність ринку відповідних міжнародних перевезень, а відтак – у цілому підвищити якість послуг міжнародних перевезень пасажирів автобусами, які є особливо важливими під час повномасштабної агресії. При цьому прогнозується підвищення ефективності	Реалізація положень проєкту наказу не передбачає додаткових витрат держави, оскільки: - реєстрацію в електронній системі та її використання представники перевізників і інші користувачі здійснюватимуть самостійно; - технічне поширення електронної системи на автобуси відбуватиметься за рахунок коштів міжнародної технічної допомоги; - пришвидшення оформлення автобусів на МАПП призведе до скорочення часу, потрібного працівникам Держприкордонслужби на



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

	державного регулювання на зазначеному ринку, а також зменшення ризику корупційних правопорушень з боку працівників Держприкордонслужби при оформленні автобусів на МАПП	оформлення автобусів, у середньому не менше ніж на 20% на місяць
Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури	Можливо досягнути вигод, які визначені в Альтернативі 1: зменшення ймовірності виникнення черг ТЗ перед МАПП, підвищення якості послуг міжнародних перевезень пасажирів автобусами; більш ефективно регулювання на відповідному ринку	Внесення змін до наказу № 339 потребуватиме значних витрат часу. За проведеними розрахунками, розроблення та прийняття проекту акта про внесення змін до наказу № 339 потребуватиме роботи не менше ніж 2 працівників Мінінфраструктури протягом не менше ніж 3 місяців (усі робочі дні), а також залучення робочого часу керівника відповідного структурного підрозділу, що в сукупності означатиме витрати в розмірі не менше ніж 150 тис. грн. на оплату праці, канцелярські матеріали тощо
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	Відсутність регулювання означало б збереження наявного стану справ, що не передбачає жодних вигод для держави. На МАПП зберігаються ризики виникнення черг автобусів, що сприятиме вповільненню прикордонного оформлення й для інших типів автомобільних транспортних засобів, додатковому навантаженню на відповідних працівників Держприкордонслужби, а також зростанню соціального невдоволення з боку пасажирів. Все це буде стримувати розвиток ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами	Черги автобусів і інших ТЗ на МАПП призводять до додаткових витрат робочого часу працівників Держприкордонслужби, а також технічних ресурсів відповідних МАПП (які, як правило, є державними). Сповільнене оформлення автомобільних ТЗ на державному кордоні формує передумови, зокрема, для скорочення бюджетних надходжень як від перевезень пасажирів, так і від зовнішньої торгівлі товарами, впливаючи на загальний стан економіки та прогнозні економічні очікування. За оцінками Мінінфраструктури, відсутність впровадження електронної системи для автобусів може означати втрату бюджетних надходжень лише від зменшеного обсягу міжнародних перевезень пасажирів автобусами у розмірі до 140 млн грн. на рік

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1: Прийняття проекту наказу	Підвищення якості послуг міжнародних перевезень пасажирів автобусами за рахунок мінімізації черг автобусів на МАПП і підвищення рівня прозорості ринку таких перевезень	У цьому випадку додаткові витрати громадян не будуть необхідними, натомість затвердження Правил спричинить підвищення якості послуг при міжнародних пасажирських автомобільних перевезеннях із одночасним



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

		зростанням здорової конкуренції між перевізниками, що буде фактором стримування та зниження цін на квитки для пасажирів. Якщо сьогодні, за підрахунками, 1 пасажир витрачає на квиток у міжнародному пасажирському автомобільному сполученні в середньому близько 1500 грн., то в результаті затвердження Правил цей показник може скоротитися на 100-120 грн.
Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури	Підвищення якості послуг міжнародних пасажирських автомобільних перевезень також буде досягнуто, але за триваліший період часу. Очікується зростання конкуренції між перевізниками, що може мати позитивний вплив на ринкове середовище	Може бути досягнуто схожих ефектів, але за значно більший час, необхідний для розроблення та прийняття необхідного проєкту змін до наказу № 339 (оціночно, не менше 3 місяців)
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	Відсутність регулювання означає збереження наявного стану справ, що не передбачає вигод для громадян. На МАПП збережуться ризики виникнення черг автобусів, що сприятиме вповільненню прикордонного оформлення й для інших типів ТЗ, що в загальному підсумку означає незручності для громадян, включно з посиленням морально-психологічним дискомфортом	Відбуваються додаткові витрати коштів та/або часу громадян через затримки на кордоні. Крім того, відсутність стимулів для посилення прозорості та здорової конкуренції на ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами формує передумови для підвищених цін на квитки: вартість 1 квитка завищено в середньому на 300 грн., що в розрахунку на 1 рейс автобуса спричиняє сукупні переплати громадян у розмірі від 9000 грн., а в цілому по ринку – на рівні 8 млн грн. на тиждень і 25 млн грн. на місяць

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	46	380	30	14	470
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	9,8%	80,8%	6,4%	3%	100%

* аналітична оцінка Мінінфраструктури

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

<p>Альтернатива 1: Прийняття проєкту наказу</p>	<p>Вигоди отримають усі добросесні перевізники: зменшення ризику виникнення черг ТЗ перед МАПП; збільшення прозорості ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами, які є особливо важливими під час повномасштабної агресії; зменшення ризику корупційних правопорушень з боку працівників Держприкордонслужби при оформленні автобусів на МАПП</p>	<p>Несуттєві (менше 10 тис. грн. у перший рік, менше 5000 грн. у наступні роки для 1 перевізника), натомість прийняття проєкту наказу призведе до зменшення часу, необхідного для перетину кордону, не менше ніж на 1 годину для кожного пасажирського автобуса, який прямує за кордон. Відтак відбуватиметься заощадження коштів перевізників і формування умов для розвитку їх бізнесу</p>
<p>Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури</p>	<p>В цілому, можливо досягнути вигод, які визначені в Альтернативі 1: зменшення часу на перетин державного кордону, загальне оздоровлення ситуації на ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами</p>	<p>Зважаючи на час, необхідний для розроблення та прийняття проєкту змін до наказу № 339, є ризик додаткових видатків суб'єктів господарювання протягом досить тривалого часу (не менше 3 місяців). Серед іншого, можливим є ризик невиконання договірних зобов'язань за маршрутом через певні затримки при перетині державного кордону (в середньому не менше ніж 100 тис. грн. на місяць на 1 перевізника – або не менше 12 млн грн. на рік)</p>
<p>Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації</p>	<p>Збереження наявного стану справ, відсутність вигод для суб'єктів господарювання. На МАПП зберуться ризики виникнення черг автобусів, що означатиме додаткові витрати перевізників. Крім того, відсутність стимулів для розвитку ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами, пов'язаних із впровадженням електронної системи, буде обмежувати діяльність перевізників</p>	<p>Позапланові видатки через затримки при перетині державного кордону та пов'язані з цим порушення зобов'язань щодо обслуговування міжнародних автобусних маршрутів. Регулярна затримка 1 міжнародного автобусного рейсу протягом місяця, з урахуванням середньорозрахункової вартості 1 квитка (1500 грн.) і супутніх витрат, які виникають, може призвести до втрати перевізником не менше ніж 200 тис. грн. на місяць тільки на цьому маршруті. Загалом для ринку це може означати втрату від 200 млн грн. на місяць</p>

Проєкт наказу поширюється на перевізників, які виконують міжнародні перевезення пасажирів автобусами. На сьогоднішній день Держстатом, іншими державними органами, підприємствами, установами, організаціями не ведеться статистика щодо загальної кількості таких перевізників і окремих параметрів діяльності їх роботи. Тому розрахунки можуть здійснюватися оціночно, зокрема,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

на основі даних Мінінфраструктури про загальну кількість маршрутів у міжнародному пасажирському автомобільному сполученні, яка складає приблизно 1500 маршрутів (у форматі «туди й назад»).

Вплив альтернативних заходів регулювання на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва та малого підприємництва в грошовому вимірі у розрахунку на 1 суб'єкта господарювання однаковий.

ВИТРАТИ на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	4500	4500*
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	3050	15250
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше – трудові витрати, пов'язані з ознайомленням виконавців із прийнятим актом, гривень (суб'єкт господарювання витрачає на ознайомлення 8 людино-годин)**	340,8	1704
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	7890,8	21454
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	426	600***
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на	3 361 480,8	31 514 900****



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

	виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень		
--	--	--	--

* витрати тільки в перший рік дії регуляторного акта

** для розрахунку прийнято за основу мінімальну зарплатню, визначену в погодинному розмірі, що становить 42,6 грн відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2024 рік»

*** оцінка

**** з урахуванням прогнозного збільшення числа суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта, через 4-5 років

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	4500 грн	-	4500 грн

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	3050 грн	-	3050 грн	15250 грн

* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації)

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення	Разом за рік	Витрати за п'ять років



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

	(контролю) (за рік)	виявлених порушень (за рік)		
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	-	-	-	-

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік – стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	до 3 годин для одного рейсу при перетині кордону (зменшення в середньому на 3 години порівняно з наявним станом)	відсутні	до 720 годин для одного рейсу при перетині кордону (зменшення в середньому на 720 годин порівняно з наявним станом)	до 3600 годин

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, грн.
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	3 361 480,8 (на рік)
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	5 540 000 (на рік)*
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	від 200 млн грн. на місяць, від 2400 млн грн. на рік*

* оцінка

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вибір оптимального способу досягнення цілей полягає у визначенні способу, який дозволить мінімізувати черги автобусів, що виникають при перетині державного кордону, у найбільш короткі строки та зі збереженням позитивного ефекту в перспективі, а також у цілому сприятиме розвитку ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами з урахуванням дотримання положень міжнародних договорів України, з низьким рівнем регуляторного навантаження.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1: Прийняття проєкту наказу	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою, проблему буде вирішено, а її вплив нівельовано
Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури	2	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті, але через значний період часу, вага проблеми зменшуватиметься поступово
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті, проблема продовжує існувати

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

<p>Альтернатива 1: Прийняття проєкту наказу</p>	<p>Зменшення ризику виникнення черг при перетині державного кордону автобусами; підвищення якості послуг міжнародних автобусних перевезень для громадян</p> <p>Вигоди держави полягають, зокрема, у:</p> <ul style="list-style-type: none"> - більш ефективному регулюванні на ринку міжнародних перевезень пасажирів автобусами; - зменшенні ризику корупційних правопорушень при оформленні перетину кордону <p>Вигоди суб'єктів господарювання:</p> <ul style="list-style-type: none"> - збільшення прозорості ринку та чесної конкуренції на ньому, що стимулюватиме зростання доходів; - зменшення витрат часу й матеріальних ресурсів на проходження черг ТЗ перед МАПП і нейтралізацію викликаних цим негативних наслідків 	<p>Витрати суб'єктів господарювання – несуттєві (менше 10 тис. грн. у перший рік, менше 5000 грн. у наступні роки для 1 перевізника).</p> <p>Прогнозується скорочення витрат держави та громадян через прийняття проєкту наказу, а також додаткові бюджетні надходження.</p> <p>Загальна оптимізація та автоматизація процедур перетину кордону сприятиме розвитку ринку міжнародних пасажирських автоперевезень</p>	<p>Максимальне поєднання вигод громадян, держави та суб'єктів господарювання, витрати відсутні. Проблему буде вирішено, а її вплив нівельовано.</p> <p>Прогнозуються додаткові бюджетні надходження, оскільки прийняття проєкту наказу стимулюватиме розвиток ринку міжнародних пасажирських автоперевезень</p>
<p>Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури</p>	<p>Можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1, але зі значною затримкою в часі</p>	<p>Зважаючи на час, необхідний для розроблення та прийняття проєкту акта про внесення змін до наказу № 339, існує ризик недонадходження доходів суб'єктів господарювання протягом досить тривалого періоду часу (не менше 3 місяців) у розмірі не менше ніж 100 тис. грн. щомісячно.</p> <p>Розроблення та прийняття проєкту змін до наказу № 339 потребуватиме додаткові роботи</p>	<p>Потребує розроблення та прийняття проєкту акта про внесення змін до наказу № 339, що вимагає досить тривалого часу для узгодження положень такого проєкту акта з метою належного правового регулювання</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

		працівників Мінінфраструктури протягом не менше ніж 3 місяців (усі робочі дні), що в сукупності може привести до витрат у розмірі не менше ніж 150 тис. грн.	
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	Наявний стан справ лишається незмінним. Відсутні вигоди для громадян, держави та суб'єктів господарювання	Зберігається система, за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати (або недонадходження), пов'язані з чергами ТЗ перед МАПП. Є ризик зростання таких витрат (недонадходжень) через подальше збільшення незадоволеного попиту на міжнародні перевезення пасажирів автобусами. Зокрема: - втрати часу та ресурсів від черг на кордоні впливають на ринок у цілому й приводять, зокрема, до підвищених цін на квитки, спричиняючи сукупні переплати громадян у розрахунку на 1 рейс автобуса у розмірі від 3000 грн., а в цілому по ринку – на рівні 4 млн грн. на тиждень і 16 млн грн. на місяць; - затримки 1 міжнародного автобусного рейсу протягом місяця, з урахуванням середньо-	Альтернатива 3 є найгіршою, оскільки, на відміну від альтернатив 1 та 2, не дає змоги досягнути встановлених цілей державного регулювання



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

		розрахункової вартості квитка (1500 грн.) і супутніх витрат, які виникають, може призвести до втрати перевізником не менше ніж 200 тис. грн. на місяць тільки на одному маршруті. Загалом для ринку це може означати втрату від 200 млн грн. на місяць	
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1: Прийняття проекту наказу	Максимальне поєднання вигод громадян, держави та суб'єктів господарювання, вирішення визначеної проблеми	Мінімальний
Альтернатива 2: Внесення змін до чинного наказу Мінінфраструктури	Неможливо оперативно вирішити проблему	Середній
Альтернатива 3: Відсутність регулювання, збереження наявної ситуації	Збереження наявних проблем через консервацію поточної ситуації	Зовнішні чинники відсутні

На сьогоднішній день відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття наказу в запропонованій редакції (альтернатива 1).

У разі прийняття наказу його регуляторні положення діятимуть у системній сукупності з іншими заходами державного регулювання ринку (податки, митні процедури, інші адміністративні процедури), факторами впливу ринку та ринкової кон'юнктури.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта. Проектом наказу передбачається поширити дію електронної системи на автобуси, встановивши правила проходження ними електронної черги перед МАПП.

Пропонується визначити дії користувачів для бронювання місця в черзі очікування, а також дії уповноважених службових осіб центральних органів державної влади для забезпечення функціонування електронної системи, керування чергою очікування. При цьому визначаються технологічні засади



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

використання електронної системи для оформлення перетину кордону автобусами, інформаційної взаємодії цієї системи з іншими інформаційно-комунікаційними системами.

Результатом буде мінімізація ризику виникнення черг автобусів перед МАПП, що стане фактором загального зменшення можливих черг ТЗ на виїзд з України.

Для впровадження проєкту наказу необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті 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 проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація положень регуляторного акта не потребує витрат, зокрема з державного чи місцевих бюджетів, і є можливою у межах наявних ресурсів органів виконавчої влади.

Тест малого підприємництва не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, не перевищує 10 відсотків.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено за такими показниками результативності:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта: передбачається, що розмір цих надходжень буде стабільним через те, що прийняття акта дозволить оптимізувати діяльність міжнародних пасажирських автомобільних перевізників. У довгостроковій перспективі можливе зростання таких надходжень через розвиток ринку відповідних перевезень.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта.

3. Обсяг коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, діяльність яких пов'язана з виконанням вимог акта.

4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта.

Суб'єкти господарювання будуть поінформовані щодо положень проєкту наказу, оскільки проєкт наказу, аналіз регуляторного впливу до нього та повідомлення про оприлюднення розміщено на офіційному вебсайті



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024

Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) в розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

Крім того, відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено за додатковими показниками результативності:

скорочення часу перебування на МАПП автобусів, які виконують міжнародні пасажирські автомобільні перевезення – %;

забезпечення прогнозного часу перебування на МАПП автобусів, які виконують міжнародні пасажирські автомобільні перевезення, відповідно до розкладів – годин;

зменшення витрат часу працівників Держприкордонслужби на оформлення таких автобусів при перетині державного кордону – %.

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

Метод проведення відстеження результативності – статистичний.

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

Відстеження результативності дії проєкту акта здійснюватиметься Мінінфраструктури статистичним методом на основі аналізу показників результативності.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження результативності цього акта.

У разі надходження пропозицій і зауважень щодо вирішення нерегульованих або проблемних питань розглядатиметься необхідність внесення відповідних змін.

Віце-прем'єр-міністр
з відновлення України – Міністр

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2024 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3791/27/14-24 від 20.03.2024