

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

I. Визначення проблеми

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

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

II. Цілі державного регулювання

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

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

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

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

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

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

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

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

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

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

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

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно здійснити такі організаційні заходи:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства.

Строк дії регуляторного акта не обмежений.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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

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

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

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

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

кількість укладених концесійних договорів - 6 з подальшим збільшенням;

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

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

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

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

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

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

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

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

_____ 2020 р.