

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Правил визначення вартості будівництва,
реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального
користування»

I. Визначення проблеми

Існуюча на сьогодні система ціноутворення при будівництві автомобільних доріг загального користування не відповідає реаліям сьогодення, не забезпечує розвиток виробничих процесів, не сприяє залученню кращого міжнародного досвіду, застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій. При цьому існує нагальна потреба в швидкому оновленні автомобільних доріг загального користування оскільки вони наразі значною мірою не відповідають сучасним вимогам як за міцністю, так і за рівністю.

Довідково:

Автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%)¹.

Водночас, відповідно до Закону України від 16 листопада 2021 р. № 1881-IX «Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування» (далі – Закон 1881), яким внесено зміни до частини другої статті 17 Закону України «Про інвестиційну діяльність», вартість будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування визначається на підставі методик і правил, затверджених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

Також, Закон 1881 передбачає, що розроблення та затвердження методик і правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

Тому, з метою вирішення зазначених вище проблем та для забезпечення визначення вартості дорожніх робіт та послуг на всіх стадіях інвестування з дотриманням принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін, а також задля підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду, застосуванням нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів, Міністерством інфраструктури України розроблено проєкт наказу

¹ <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>

«Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування».

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

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

Урегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинних регуляторних актів, оскільки законодавством порушені питання не врегульовані.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

покращення якості будівництва автомобільних доріг загального користування;

удосконалення системи ціноутворення при будівництві автомобільних доріг загального користування;

збільшення інвестування у будівництво автомобільних доріг загального користування;

підвищення рівня конкуренції в публічних закупівлях будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, в тому числі в зв'язку із розширеною участю іноземних підрядних організацій;

впровадження інновацій.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишення чинного	Альтернатива передбачає залишення існуючої на даний момент ситуації без змін. Така альтернатива

регулювання	досягнення цілей державного регулювання не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також не дозволить досягти цілей державного регулювання, спрямованих, зокрема, на: ✓ покращення якості будівництва автомобільних доріг загального користування; ✓ удосконалення системи ціноутворення при будівництві автомобільних доріг загального користування; ✓ збільшення інвестування у будівництво автомобільних доріг загального користування; ✓ підвищення рівня конкуренції в публічних закупівлях будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, в тому числі в зв'язку із розширеною участю іноземних підрядних організацій; ✓ впровадження інновацій.
Альтернатива 2. Розроблення Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, які є обов'язковими для визначення вартості дорожніх робіт та послуг, що фінансуються виключно за рахунок бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та	Альтернатива передбачає розроблення Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування. Передбачається, що застосування цих правил, а також методик визначення вартості дорожніх робіт та послуг буде обов'язковим для визначення вартості дорожніх робіт та послуг, що фінансуються за рахунок бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії. Застосування цих правил, а також методик визначення вартості дорожніх робіт та послуг при замовленнях за рахунок інших джерел фінансування буде добровільним та обумовлюватимуться договором. Дана альтернатива дозволить визначати вартість дорожніх робіт та послуг на всіх стадіях інвестування з дотриманням принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін, а також підвищити ефективність капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із

організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії.	впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду, застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів.
Альтернатива 3 Розроблення Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування (які є обов'язковими для всіх джерел фінансування).	Альтернатива передбачає розроблення Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, які матимуть обов'язкове застосовування як при визначенні вартості дорожніх робіт та послуг, що фінансуються за рахунок бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, кредитів, наданих під державні гарантії, а також при замовленнях за рахунок інших джерел фінансування.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Витрати Державного бюджету України залишаються на існуючому рівні.
Альтернатива 2	Передбачаються такі вигоди для держави: дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін; підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду;	Відсутні, оскільки реалізація положень проекту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат.

	застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів при будівництві автомобільних доріг.	
Альтернатива 3	Передбачаються такі вигоди для держави: дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін; підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду; застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів при будівництві автомобільних доріг.	Відсутні, оскільки реалізація положень проекту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Відсутні.
Альтернатива 2	Відсутні.	Відсутні.
Альтернатива 3	Відсутні.	Відсутні.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць (*станом на 2020 рік)	1	218	983	6950	8152

Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,01	2,67	12,06	85,26	100
--	------	------	-------	-------	-----

* За даними Держстату (<http://www.ukrstat.gov.ua/>)

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Орієнтовні мінімальні витрати для одного суб'єкта господарської діяльності на складання кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель становлять 6260 грн (2 (кількість задіяних працівників) X 313 грн (мінімальна вартість одного робочого дня) x 10 (кількість р. д). Мінімальні витрати на рік для всіх суб'єктів господарювання становлять близько 51 млн. гривень.
Альтернатива 2	Впровадження ринкових механізмів визначення вартості дорожніх робіт; Наявність можливостей для запровадження інновацій та розвитку виробництва; Спрощення та уніфікація процедур визначення вартості дорожніх робіт на всіх стадіях інвестиційного процесу; Прогнозується зменшення на 20% фінансових та часових витрат, пов'язаних із складанням кошторисної документації під час	Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та на організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємництва – 352,08 грн (9 годин). <i>Див. Розрахунок витрат великого та середнього підприємництва;</i> для одного суб'єкта малого та мікропідприємництва – 195,6 грн (5 годин). <i>Див. М-тест.</i> Для всіх суб'єктів господарювання витрати

	підготовки пропозиції учасника закупівель.	становлять – 1 628 800 гривень (77105 грн (витрати великого та середнього бізнесу) + 1 551 695 грн (витрати малого та мікро бізнесу).
Альтернатива 3	Впровадження ринкових механізмів визначення вартості дорожніх робіт; Наявність можливостей для запровадження інновацій та розвитку виробництва; Спрощення та уніфікація процедур визначення вартості дорожніх робіт на всіх стадіях інвестиційного процесу.	Прогнозуються збільшення витрат в порівнянні з Альтернативою 1 на 20%. Оскільки регулювання буде обов'язковим і для інших суб'єктів господарювання, які братимуть участь в проєктуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг загального користування за кошти приватного сектору економіки.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1.	
Витрати держави	--
Витрати суб'єктів господарювання середнього підприємництва	51 млн гривень.
Витрати суб'єктів господарювання малого підприємництва	
Альтернатива 2.	
Витрати держави	--
Витрати суб'єктів господарювання середнього та великого підприємництва	77105 гривень
Витрати суб'єктів господарювання малого та мікропідприємництва	1 551 695 гривень
Альтернатива 3.	
Витрати держави	--
Витрати суб'єктів господарювання середнього підприємництва	--
Витрати суб'єктів господарювання малого та мікро- підприємництва	--

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	1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	Відсутність регулювання не дає змоги досягнути цілей державного регулювання, визначених у розділі II Аналізу.
Альтернатива 2	4 - цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)	Така альтернатива сприятиме досягненню цілей державного регулювання в повному обсязі. Також, прогнозується зменшення на 20% фінансових та часових витрат, пов'язаних із складанням кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель.
Альтернатива 3	3 - цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)	Існує ризик запровадження додатковим обтяжливих регуляторних вимог для суб'єктів господарювання, які братимуть участь в проектуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг загального користування за кошти приватного сектору економіки.

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

Альтернатива 1	Для держави: Вигоди відсутні. Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Для держави: Витрати Державного бюджету України залишаються на існуючому рівні. Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Орієнтовні мінімальні витрати для одного суб'єкта господарської діяльності на складання кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель становлять 6260 грн (2 (кількість задіяних працівників) X 313 грн (мінімальна вартість одного робочого дня) x 10 (кількість р. д). Мінімальні витрати на рік для всіх суб'єктів господарювання становлять близько 51 млн. гривень.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також досягти цілей державного регулювання.
----------------	---	--	--

Альтернатива 2	Для держави: Передбачаються такі вигоди для держави: дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін; підвищення ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду; застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів при будівництві автомобільних доріг. Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Впровадження ринкових механізмів	Для держави: Відсутні, оскільки реалізація положень проєкту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат. Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання: Прогнозуються виключно витрати на ознайомлення з новими вимогами регулювання та на організацію виконання цих вимог, а саме: для одного суб'єкта великого та середнього підприємництва – 352,08 грн (9 годин). <i>Див. Розрахунок витрат великого та середнього підприємництва;</i> для одного суб'єкта малого та мікропідприємництва – 195,6 грн (5 годин). <i>Див. М-тест.</i> Для всіх суб'єктів господарювання витрати становлять – 1 628 800 гривень (77105 грн (витрати великого	Ця альтернатива забезпечує досягнення цілей регулювання, визначених у розділі II Аналізу.
----------------	---	---	---

	визначення вартості дорожніх робіт; Наявність можливостей для запровадження інновацій та розвитку виробництва; Спрощення та уніфікація процедур визначення вартості дорожніх робіт на всіх стадіях інвестиційного процесу; Прогнозується зменшення на 20% фінансових та часових витрат, пов'язаних із складанням кошторисної документації під час підготовки пропозиції учасника закупівель.	та середнього бізнесу) + 1 551 695 грн (витрати малого та мікро бізнесу).	
Альтернатива 3	Для держави: Передбачаються такі вигоди для держави: дотримання принципів ринкового ціноутворення із застосуванням вільних цін,; підвищення	Для держави: Відсутні, оскільки реалізація положень проекту акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат. Для громадян: Відсутні.	Ця альтернатива забезпечує досягнення цілей державного регулювання, визначених у розділі II Аналізу, однак залишається ризик запровадження

	ефективності капітальних вкладень, забезпечення економії фінансових та інших ресурсів із впровадженням досягнень науки, техніки, передового вітчизняного і міжнародного досвіду; застосування нових матеріалів, технологій, виробів і конструкцій та організаційних заходів при будівництві автомобільних доріг. Для громадян: Відсутні. Для суб'єктів господарювання: Впровадження ринкових механізмів визначення вартості дорожніх робіт; Наявність можливостей для запровадження інновацій та розвитку виробництва; Спрощення та уніфікація	Для суб'єктів господарювання: Прогнозуються збільшення витрат в порівнянні з Альтернативою 1 на 20%. Оскільки регулювання буде обов'язковим і для інших суб'єктів господарювання, які братимуть участь в проектуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг загального користування за кошти приватного сектору економіки.	додатковим обтяжливих регуляторних вимог для суб'єктів господарювання, які братимуть участь в проектуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг загального користування за кошти приватного сектору економіки.
--	---	---	---

	процедур визначення вартості дорожніх робіт на всіх стадіях інвестиційного процесу.		
--	---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу.	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію акта не прогнозується.
Альтернатива 3	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання не повною мірою дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу.	Існує ризик запровадження додатковим обтяжливих регуляторних вимог для суб'єктів господарювання, які братимуть участь в проектуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг загального користування за кошти приватного сектору економіки.
Альтернатива 1	Цей альтернативний спосіб досягнення цілей не може бути застосований, оскільки не дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі I Аналізу, а також не дозволить досягти цілей державного регулювання.	Ризик впливу зовнішніх чинників на дію акта не прогнозується.

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

Механізмами, які забезпечать розв'язання проблеми, є:

При цьому розв'язання визначених у розділі I Аналізу регуляторного впливу проблем забезпечать такі заходи:

встановлення кошторисної вартості дорожніх робіт та послуг на стадії проектування з використанням витратного та/або порівняльного підходів у ціноутворенні, зміст і порядок застосування яких буде визначений нормативно-технічними документами – методиками визначення вартості дорожніх робіт та послуг;

запровадження розроблення розрахунків витрат ресурсів, які використовуються на стадії проектування, в складі кошторисної частини проектної документації особами, які здійснюють проектування, на підставі власних методичних підходів;

забезпечення використання укрупнених показників вартості для визначення вартості дорожніх робіт на стадії проектування;

створення баз даних об'єктів аналогів та баз даних цін підприємствами, установами та організаціями всіх форм власності;

впровадження використання укрупнених показників вартості на стадії проведення взаєморозрахунків;

надання можливості застосування стандартної методології вимірювань CESMM, прийнятої в міжнародній практиці для будівельних робіт.

1. Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщення на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

2. Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

1) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі «Інтернет»);

2) забезпечити виконання вимог регулювання.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає. Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів. Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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 регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Проведено розрахунок витрат для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва (додаток 1).

Проведено розрахунок витрат суб'єктів малого та мікропідприємництва на виконання вимог регулювання (додаток 4 (Тест малого підприємництва) до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)(додаток 2).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта – необмежений, оскільки він регулює відносини, які мають пролонгований характер. Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни міжнародно-правових актів чи законодавчих актів України.

Термін набрання чинності регуляторним актом – з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта- не прогнозується збільшення надходжень.

2. Кількість суб'єктів господарювання – прогнозується збільшення;

3. Розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта, – низькі.

4. Розмір коштів, які витратимуться суб'єктом господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта:

для одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва – 352,08 гривень;

для одного суб'єкта господарювання малого та мікропідприємництва – 195,6 гривень.

5. Кількість часу, який витратиметься суб'єктом господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта:

для одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва – 9 годин;

для одного суб'єкта господарювання малого та мікро підприємництва – 5 годин.

6. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – високий. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

7. Рівень конкуренції в публічних закупівлях будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, в тому числі в зв'язку із розширеною участю іноземних підрядних організацій.

Додатковими показниками результативності запровадження регуляторного акта, виходячи з його цілей, слугуватимуть:

1. Кількість проектних організацій, у тому числі іноземних проєктувальників - прогнозується збільшення;
2. Обсяги інвестицій у будівництво автомобільних доріг загального користування – прогнозується збільшення;
3. Кількість підрядних організацій (виконавців робіт), учасників процедур закупівель – прогнозується збільшення;
4. Кількість виконавців робіт міжнародних організацій, залучених для здійснення будівництва автомобільних доріг загального користування – прогнозується збільшення;
5. Рівень впровадження інновацій у сфері будівництва автомобільних доріг загального користування – прогнозується збільшення;
6. Якість автомобільних доріг загального користування – прогнозується значне покращення.

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстежень статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності. За результатами такого відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження результативності буде здійснюватися 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, – статистичний.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення не врегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Мінінфраструктури протягом усього строку його дії.

Строк виконання заходів – 30 робочих днів.

Т. в. о. Міністра інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ