

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 18 лютого 1997 р. № 176 та від 11 лютого 2015 р. № 103»

I. Визначення проблеми

Відповідно до фінального звіту European Bus System of the Future, підготовленого для Європейської комісії, автобуси складають 80% загального європейського громадського транспорту з приблизно 30 мільярдами пасажирів на рік і відіграють ключову роль: автобуси знаходяться на передовій лінії в конкуренції з приватним моторним транспортом за будь-які подорожі та переміщення людей у межах міста та за місто. По суті, автобусні системи є потужним інструментом для задоволення нових потреб у мобільності в густонаселених районах:

- автобуси є більш екологічними, ніж автомобілі (економія палива, зменшення викидів та зайнятості місця);
- автобуси є гнучкими та пристосованими до потреби кінцевих споживачів як щодо потужності, так і щодо швидкості;
- автобусні системи не потребують важкої інфраструктури для введення в експлуатацію (вони дешевші, ніж інші рішення громадського транспорту).

В Україні ринок автомобільних перевезень також займає переважну частку серед інших видів перевезень, особливо в умовах воєнного стану. Щодо певних населених пунктів та логістичних шляхів автобусне сполучення взагалі є єдиним можливим та доступним видом громадського транспорту.

Станом на 24 грудня 2023 року в Україні налічується 38 981 перевізників, які мають ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

Водночас, тіньовий характер ринку автомобільних перевезень в певних видах сягає майже 95%.

За останніми підрахунками у 2023 році оборот ринку нелегальних пасажирських перевезень в Україні склав понад 13,2 млрд грн, а послугами таких перевезень скористалось 341,2 млн пасажирів. Зокрема:

1. в міжнародному сполученні – 1,6 млн пасажирів та 3,2 млрд грн оборот, що складає 28% у всіх міжнародних перевезеннях;
2. в міжобласному сполученні – 8,6 млн пасажирів та 4,3 млрд грн оборот, що складає 72% у всіх міжобласних перевезеннях;
3. в міському та міжміському сполученні – 331 млн пасажирів та 5,7 млрд грн оборот, що складає 94% у всіх перевезеннях цього виду.

У цьому контексті слід також зазначити, що нелегальні перевізники створюють недобросовісну конкуренцію для легальних перевезень.

Нелегальні перевізники не сплачують податки та збори, оптимізують витрати на страхуванні пасажирів та забезпеченні якісних автостанційних послуг, проходженні медичних оглядів водіїв та технічного контролю стану

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024



автобусів. Тому вони мають суттєву економію коштів порівняно з легальними перевізниками та можуть знижувати вартість проїзних документів, чим демпінгують ринок.

За таких умов, перевізники, які здійснюють свою діяльність законно, та намагаються не підвищувати вартість проїзду вище, ніж конкуренти, не мають ресурсу для оновлення автобусного парку, модернізацію інфраструктури, підвищення кваліфікації персоналу, забезпечення безпеки тощо.

За останніми підрахунками втрати державного бюджету тільки за 2023 рік від нелегальних перевезень склали більше 1 млрд гривень у вигляді податків.

Отже, високий рівень нелегальних автомобільних перевезень пасажирів наразі є ключовою та глобальною проблемою у цій сфері, що має своїм наслідком високу загрозу для безпеки пасажирів, недотримання бюджетних коштів, викривлення статистичних даних та стримування розвитку транспортної інфраструктури та ринку, а також їх інтеграції в системи ЄС.

Однією з основних причин окресленої проблеми є питання абсолютної нерегульованості та хаотичного характеру діяльності автостанцій в Україні. Це залишається основним інструментом для перевізників в ухиленні від легалізації власної діяльності.

Поряд з цим, в актуальних умовах одними з найголовніших пріоритетів у формуванні державної політики у сфері автомобільного транспорту є забезпечення європейської інтеграції та імплементації профільних Директив та Регламентів ЄС в національне законодавство, а також стимулювання та всіляке сприяння у розбудові якісної та сучасної транспортної інфраструктури в Україні, спроможної до співпраці з європейським ринком.

Відповідно до статті 17 Регламенту (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради Європи від 11 грудня 2013 року Про настанови Євросоюзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС, автобусні станції є невід'ємною складовою транспортної інфраструктури автомобільних доріг.

Положення Регламенту (ЄС) № 181/2011 Європейського Парламенту та Ради Європи від 16 лютого 2011 року щодо прав пасажирів у міському та міжміському автобусному транспорті та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 встановлюють ряд вимог до пасажирських терміналів (автобусних станцій) в частині забезпечення безпеки та доступності пасажирських перевезень.

У той же час, відсутність регулювання та будь-якого контролю щодо автостанцій дозволяє абсолютне будь-яке приміщення назвати автостанцією, повідомити про це орган місцевого самоврядування та здійснювати діяльність без забезпечення жодних гарантій та сервісів для пасажирів (вбиральні, доступність для маломобільних груп населення, зали очікування, обладнані заїзди і виїзди тощо).

Імплементація зазначених та інших актів ЄС є обов'язковою умовою європейської інтеграції і передбачає забезпечення гарантій держави у відповідності автостанцій встановленим вимогам.

Як вже було зазначено, наразі в Україні діяльність автостанцій залишається нерегульованою, що не тільки ускладнює євроінтеграційні процеси, а й стримує



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій



541/40/63-24 від 24.05.2024

розвиток двостороннього міждержавного співробітництва в контексті допуску до здійснення міжнародних перевезень до України європейськими перевізниками, унеможливує гарантування стандартів обслуговування пасажирів на рівні стандартів ЄС, стимулює розвиток та процвітання нелегальних перевезень.

У той час коли автомобільні перевізники хоча б мають визначені законом обов'язки та механізми контролю, діяльність автостанцій взагалі залишається нерегульованою. Наявні приклади, коли автостанції, особливо центральні та великі, створюють штучні монополії для деяких автомобільних перевізників (можливо навіть нелегальних), безпідставно відмовляючи перевізникам в укладанні договорів та обслуговуванні рейсів.

У цьому контексті застосування ринкових механізмів тільки погіршує ситуацію, а регуляторні інструменти відсутні.

Окреслена проблема справляє суттєвий та відчутний вплив на всі групи:

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

Ідентифікована проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів, оскільки наразі українське законодавство містить правові інструменти для тінізації ринку. У той же час нелегальні перевізники не зацікавлені здійснювати свою діяльність у законній площині, а легальні перевізники та автостанції не можуть вплинути на ситуацію та залишатися конкурентоспроможними.

У зв'язку з цим, наразі потреба у врегулюванні визначених питань є критичною для запобігання занепаду та подальшого розвитку транспортного сектору України.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання в рамках проекту акта є:

1. усунення прогалин законодавства та правових інструментів, які стимулюють розвиток нелегальних пасажирських перевезень;
2. підвищення рівня безпеки пасажирських перевезень;
3. зменшення частки нелегальних пасажирських перевезень;
4. створення рівних умов діяльності та здорової конкуренції між перевізниками;
5. збільшення доходів до державного та місцевих бюджетів, створення нових робочих місць в транспортному сегменті за рахунок детінізації ринку;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

6. створення умов для розвитку мережі якісних та конкурентоспроможних автостанцій відповідно до вимог Регламентів ЄС.

Імплементация визначених цілей державного регулювання буде здійснена через впровадження таких положень проекту акта як:

1. введення визначення «власник автостанції», про якого йде мова у ст. 32 Закону України «Про автомобільний транспорт», для усунення законодавчої прогалини в регулюванні відносин між перевізником та власником автостанції;

2. введення визначення «перелік автостанцій» для створення єдиного, достовірного та уніфікованого джерела інформації для організаторів перевезень та перевізників при здійсненні ними діяльності, з урахуванням необхідності виконання вимог ст. 32 Закону України «Про автомобільний транспорт»;

3. конкретизація місць зупинки автобусів;

4. особливостей прийняття рішення про закриття автостанції з обов'язковим завчасним інформуванням автомобільних перевізників, з якими укладено договори, та орган місцевого самоврядування. Це положення забезпечить стабільність ринку та гарантії для перевізників, пасажирів та організаторів перевезень;

5. порядку ведення переліку автостанцій та включення автостанції до переліку;

6. порядку інформування про наявні спроможності та потужності автостанцій;

7. визначення терміну для автостанцій на прийняття рішення щодо укладення договору з перевізником, який має право виконувати маршрут.

З метою послідовної та плавної трансформації ринку проектом регуляторного акта передбачається, що 1. договори про організацію перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області, та дозволи на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування, у розкладі руху яких є автостанції, що не включені до Переліку автостанцій, із набуттям чинності цієї постанови, зберігають чинність до закінчення строку їх дії.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Відсутність регулювання діяльності автостанцій	Відсутність дій регуляторного органу в частині врегулювання діяльності автостанцій, нормативно-правове поле залишається незмінним. Продовжують існувати законодавчі прогалини, а практична реалізація вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» залишається недосконалою.
Альтернатива 2	Запровадження механізму ведення переліку автостанцій з базовими відомостями



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
Інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

<p>Врегулювати порядок створення переліку автостанцій та прогалини у регулюванні відносин між організаторами перевезень, перевізниками та автостанціями</p>	<p>ними вимог, вже встановлених законодавством.. Удосконалення підходу до визначення організаторами перевезень місць зупинок автобусів на автостанціях, включених до переліку, що забезпечить ефективне управління транспортною мережею та рівномірне навантаження на транспортні вузли.</p> <p>Врегулювання прогалин у відносинах між учасниками транспортного ринку у вигляді суб'єктивного підходу автостанцій до співпраці з перевізниками з орієнтиром виключно на особисту чи комерційну складову. Усунення прогалин полягатиме в створенні рівних умов для перевізників та автостанцій, орієнтир на матеріально-технічні потужності автостанції та наявні права перевізника на здійснення маршрутів.</p>
<p>Альтернатива 3 Встановлення механізму проведення атестації автостанцій та видачі відповідних свідоцтв, обстеження стану автостанцій на місці</p>	<p>Запровадження процедури атестації автостанції з обстеженням стану та відповідності автостанцій уповноваженим органом на місці. Встановлення вимог щодо кваліфікації персоналу автостанції.</p> <p>Визначення порядку анулювання свідоцтва про атестацію автостанцій, планових та інших повторних обстежень автостанції з метою гарантування найвищого рівня безпеки пасажирів та відповідності стану автостанцій.</p> <p>Введення обов'язкової звітності для автостанцій.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Економія ресурсів: Державі не потрібно витрачати кошти та людські ресурси на регулювання діяльності автостанцій, оскільки ця сфера залишається поза її увагою.</p> <p>Більша свобода бізнесу: Відсутність регулювання дозволяє автостанціям вести бізнес відповідно до власних стратегій та суджень без необхідності</p>	<p>Загроза для безпеки: Відсутність регулювання може призвести до збільшення ризику для безпеки пасажирів, що може збільшити потребу у витратах на медичне обслуговування та аварійно-рятувальні операції.</p> <p>Кількість перевізників буде залишатися без змін, а їх переважна більшість продовжуватимуть працювати «в тіні».</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

	<p>відповідати певним стандартам чи вимогам.</p> <p>Збільшення обсягу доходів до державного бюджету: за орієнтовними розрахунками внаслідок діяльності нелегального сегменту транспортного ринку держава недоотримала понад 1 млрд гривень тільки у 2023 році. Врегулювання діяльності автостанцій сприятиме виходу цього ринку з тіні і, як наслідок, збільшення обсягу доходів до державного бюджету у вигляді податків.</p>	
Альтернатива 2	<p>Збільшення доходів бюджету та робочих місць: Регулювання діяльності автостанцій дозволить легалізувати значну частину нелегальних пасажирських перевезень, що матиме наслідком сплату податків та зборів, що приносять доходи у державний та місцеві бюджети (більше 1 млрд грн додатково щороку) та легалізацію праці. Це дозволить уникнути втрат доходів, пов'язаних з ухиленням від сплати податків нелегальними перевізниками.</p> <p>Покращення безпеки: Встановлення регулювання автостанцій та оприлюднення переліку автостанцій сприятиме підвищенню рівня безпеки пасажирів та рівня їх довіри до влади і перевезень. Це зменшить кількість аварій та травмувань пасажирів, що зменшить витрати на медичне обслуговування та</p>	<p>Регламентні та бюрократичні процедури: Впровадження регулювання передбачає розробку проєкту акта та проведення узгоджувальних процедур, що тягне за собою витрату на оплату праці державних службовців. Також впровадження регулювання може потребувати додаткових бюрократичних процедур, таких як ведення переліку автостанцій, що може збільшити витрати на адміністрування процесу.</p> <p>Загальні витрати не перевищуватимуть витрат, передбачених для утримання відповідних органів державної влади.</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

	<p>аварійно-рятувальні операції.</p> <p>Розвиток інфраструктури: Регулювання буде стимулювати розвиток транспортної інфраструктури, оскільки створення рівних умов для автостанцій та перевізників може спонукати до інвестицій (зовнішніх та внутрішніх у перевізників) у модернізацію та розширення існуючих об'єктів інфраструктури.</p> <p>Збільшення кількості перевізників та автостанцій: регулювання діяльності автостанцій дозволить вивести з тіні значну кількість перевізників та автостанцій.</p> <p>Наближення законодавства України до законодавства ЄС, покращення іміджу країни, залучення інвестицій: Удосконалення системи регулювання діяльності автостанцій сприятиме залученню інвестицій в галузь більше 13 млрд грн щороку.</p>	
Альтернатива 3	<p>Підвищення безпеки: Встановлення механізму атестації та обстеження автостанцій допоможе значно підвищити рівень безпеки пасажирів, що може зменшити кількість аварій та травматизму на транспорті. Атестація та обстеження автостанцій дозволить забезпечити вищу якість</p>	<p>Бюрократичні процедури: Впровадження механізму атестації та обстеження може потребувати великої кількості регламентних та бюрократичних процедур не тільки на етапі підготовки проекту акта, а й під час його виконання (розробка та виконання атестаційних програм та планів, підготовка направлень,</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

	<p>обслуговування та інфраструктури для пасажирів, що може позитивно позначитися на репутації країни та приверненні туристів.</p> <p>Повнота інформації:</p> <p>За результатами проведених обстежень та атестацій держава буде володіти інформацією щодо стану інфраструктури автостанцій в країні, що буде корисним для статистичних цілей та планування державної політики.</p> <p>Збільшення доходів бюджету: Регулювання діяльності автостанцій дозволить легалізувати значну частину нелегальних пасажирських перевезень, що матиме наслідком сплату податків та зборів, що приносять доходи у державний бюджет та місцеві бюджети (більше 1 млрд грн додатково щороку).</p>	<p>правил, порядків тощо). Це може значно збільшити витрати держави.</p> <p>Потреба в залученні додаткового персоналу: Впровадження атестаційних та обстежувальних процедур буде потребувати додаткового персоналу для проведення обстежень, що може збільшити витрати на зарплату та утримання персоналу.</p> <p>Фінансове навантаження: обстеження автостанцій по всій території України призведе до суттєвих витрат на відрядження працівників.</p> <p>Підвищені корупційні ризики: обстеження на місці має більш високі корупційні ризики.</p> <p>Кількість перевізників та автостанцій буде залишатися без змін, а їх переважна більшість продовжуватимуть працювати «в тіні», оскільки така процедура може здатися надто складною для реалізації.</p> <p>Стимування інвестицій: складність процедури може мати наслідком стримування залучення іноземних інвестицій в транспортний ринок України</p>
--	---	---

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Більший вибір перевізників та автостанцій: Відсутність регулювання може забезпечити більший вибір автостанцій та перевізників для громадян, оскільки вони не заглиблюються у контекст</p>	<p>Недостатня безпека: Відсутність регулювання може призвести до зниження безпеки для пасажирів.</p> <p>Невідповідність якості: Відсутність регулювання може призвести до</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство з питань громад, територіальної інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

	<p>легальності діяльності.</p> <p>Відсутність змін в споживчих цінах: Відсутність регулювання призводить до нестабільності цін на перевезення, оскільки нелегальні перевізники можуть пропонувати значно нижчі ціни, ніж легальні, привертаючи увагу споживачів і викликаючи дисбаланс на ринку. Хоча це є вигодою для громадян (споживачів).</p>	<p>послуг вимогам безпеки та комфорту, що може ставити під загрозу здоров'я та безпеку громадян.</p> <p>Введення споживачів в оману: Відсутність регулювання може призвести до плутанини та нерозуміння серед споживачів щодо того, які автостанції або перевізники працюють легально, а які - нелегально. Це може призвести до ситуацій, коли споживачі випадково обирають нелегальних перевізників, що загрожує їхній безпеці та правам.</p> <p>Негативні зміни у споживчому виборі: Відсутність регулювання може призвести до обмеження вибору для споживачів, оскільки нелегальні перевізники можуть конкурувати з легальними, створюючи недостатні умови для розвитку законної індустрії перевезень.</p> <p>Зміни в споживчих цінах: Відсутність регулювання призводить до нестабільності цін на перевезення, оскільки нелегальні перевізники можуть пропонувати значно нижчі ціни, ніж легальні, привертаючи увагу споживачів і викликаючи дисбаланс на ринку.</p> <p>Погіршення інформаційного захисту споживачів: Відсутність регулювання значно ускладнює доступ споживачів до достовірної інформації про безпеку та якість послуг.</p>
--	--	--



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку територій та інфраструктури України
Вплив на безпеку та здоров'я громадян:



541/40/63-24 від 24.05.2024

		<p>Нелегальні перевізники можуть не дотримуватися необхідних стандартів безпеки та якості обслуговування, що може призвести до збільшення ризику для здоров'я та безпеки пасажирів.</p>
Альтернатива 2	<p>Підвищення рівня безпеки: Створення переліку автостанцій із базовими відомостями забезпечить споживачам можливість вибору безпечних та зручних місць зупинок.</p> <p>Достовірна інформація: Публікація переліку автостанцій з базовими відомостями допоможе споживачам мати достовірну інформацію про те, хто працює легально, що підвищить їх довіру та забезпечить захист від нелегальних перевізників. Розширення переліку та вдосконалення володіння інформацією щодо послуг з перевезення.</p> <p>Покращення якості послуг: Зменшення прогалин у відносинах між учасниками транспортного ринку сприятиме покращенню якості обслуговування та надання послуг споживачам.</p>	<p>Можливість збільшення цін: Впровадження механізму регулювання може призвести до підвищення цін на послуги громадського транспорту через збільшення витрат для легалізації діяльності перевізників.</p>
Альтернатива 3	<p>Підвищення безпеки: Атестація автостанцій та обстеження стану забезпечить підвищений рівень безпеки для пасажирів, оскільки тільки станції, що відповідають встановленим вимогам, отримають відповідні свідоцтва.</p> <p>Забезпечення якості обслуговування:</p>	<p>Можливе підвищення цін на послуги: Введення обов'язкової атестації та обстеження стану автостанцій може призвести до збільшення витрат для власників станцій, що може вплинути на ціни на квитки для пасажирів.</p> <p>Можливість погіршення якості послуг:</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство громад, територій та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

	<p>Встановлення вимог щодо кваліфікації персоналу автостанцій забезпечить якісне обслуговування пасажирів та зменшить ризик виникнення неприємних ситуацій під час поїздок.</p>	<p>Збільшення адміністративних обов'язків та витрат на атестацію може призвести до того, що деякі автостанції можуть економити на інших аспектах, таких як обслуговування та ремонт, що може негативно вплинути на якість послуг.</p> <p>Затримки та обмеження доступу: Процедура атестації та обстеження може призвести до тимчасових затримок та обмежень у доступі до деяких автостанцій під час їх періодичного оновлення та обстеження.</p>
--	---	---

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання (перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів (38981 суб'єкт) та автостанції (652 суб'єкти))

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	20	271	3596	35746	39633
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,4%	0,6%	9%	90%	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Збереження автономії: Відсутність регулювання дозволяє автостанціям та перевізникам вести свою діяльність, у тому числі нелегальну, без зайвого втручання з боку державних органів.</p> <p>Зниження витрат на документацію: Відсутність необхідності виконувати регуляторні вимоги дозволяє зекономити кошти на відповідну документацію та процедури.</p>	<p>Низька продуктивність та конкурентоспроможність: Відсутність регулювання може призвести до низької продуктивності та конкурентоспроможності автостанцій та перевізників, оскільки вони можуть бути менш ефективними у порівнянні з конкурентами (у тому числі іноземними)</p> <p>Обмежений доступ до фінансів та інвестицій: Відсутність визначених стандартів та умов може</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59



541/40/63-24 від 24.05.2024

		<p>ускладнити доступ автостанцій та перевізників до фінансових ресурсів через більш низьку довіру з боку інвесторів та кредиторів.</p> <p>Обмежені можливості для інновацій: Без регулювання суб'єкти господарювання можуть бути менш мотивованими впроваджувати нові технології та інновації через відсутність стимулів та стандартів у цьому напрямку.</p>
Альтернатива 2	<p>Покращення управління транспортною мережею: Введення переліку автостанцій з базовими відомостями допоможе забезпечити ефективне управління транспортною мережею та рівномірне розподілення навантаження на транспортні вузли.</p> <p>Створення рівних умов: Врегулювання прогалів у відносинах між учасниками транспортного ринку сприятиме створенню рівних умов для автостанцій та перевізників, що сприятиме покращенню конкурентоспроможності та розвитку галузі.</p> <p>Забезпечення прозорості та надійності: Введення механізму ведення переліку автостанцій з базовими відомостями дозволить забезпечити прозорість та надійність інформації для всіх учасників ринку.</p> <p>Сприяння залучення інвестицій: Підвищення рівня довіри та репутації автостанцій</p>	<p>Додаткові адміністративні витрати: Впровадження нових регулювань може призвести до збільшення адміністративних витрат на ведення документації та виконання нових вимог.</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

Альтернатива 3	<p>Підвищення рівня безпеки: Встановлення процедури атестації та обстеження стану автостанцій сприятиме підвищенню рівня безпеки для пасажирів та персоналу.</p> <p>Покращення репутації: Отримання свідоцтва про атестацію може покращити репутацію автостанції та перевізників в очах споживачів та інвесторів та підвищити їхню довіру.</p> <p>Забезпечення вимог щодо якості: Встановлення вимог щодо кваліфікації персоналу та стандартів безпеки допоможе забезпечити відповідність стану автостанцій найвищим стандартам.</p>	<p>Збільшення адміністративних витрат: Проведення атестації та обстеження стану автостанцій може призвести до збільшення адміністративних витрат на ведення документації та виконання процедур.</p> <p>Необхідність інвестування в покращення: Для відповідності вимогам атестації та обстеження може знадобитися інвестування в покращення стану автостанцій та їхнього обладнання.</p>
----------------	---	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
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")	0 грн.
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")	27936* грн.
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")	27936* грн.

* Наразі автостанції не належать до суб'єктів великого та середнього підприємництва. Оскільки регулювання буде спрямоване саме на автостанції, то в цьому розрахунку їх витрати відсутні. У розрахунках наведені витрати перевізників.



Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59



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	Проблема буде продовжувати існувати та спричиняти значні негативні наслідки і негативну динаміку розвитку.
Альтернатива 2	4	Проблема припинить існувати значною мірою, буде спостерігатися позитивна динаміка розвитку ринку в умовах мінімальних ресурсів учасників та держави.
Альтернатива 3	2	Проблема не буде усунута повною мірою, оскільки витрати на реалізацію заходів для вирішення проблеми, перевищуватимуть вигоди.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Економія ресурсів держави, більша свобода бізнесу (який може працювати нелегально). Більший вибір перевізників та автостанцій. Відсутність змін в споживчих цінах. Збереження автономії бізнесу.	Відсутність регулювання може призвести до зниження рівня безпеки для пасажирів, що є неприпустимим в аспекті цінності їх життя та здоров'я. Значні втрати державного та місцевого бюджетів в результаті нелегальної діяльності частини транспортного ринку, перебування його в тіні.	Ця альтернатива, хоча й може здатися економічно вигідною для держави та ринку в тактичному аспекті для економії ресурсів, але вона може мати серйозні наслідки для безпеки громадян і фінансової стійкості державного бюджету, втрат державного бюджету більше 1 млрд грн щороку, та втрат оборотів ринку більше 13 млрд грн щороку.



ДОКУМЕНТ: СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



	<p>Зниження витрат на документацію.</p>	<p>Кількість перевізників буде залишатися без змін, а їх переважна більшість продовжуватимуть працювати «в тіні», що й надалі призводитиме втрати для ліцензованого та легального бізнесу від діяльності нелегального бізнесу.</p> <p>Невідповідність якості.</p> <p>Введення споживачів в оману.</p> <p>Негативні зміни у споживчому виборі.</p> <p>Зміни в споживчих цінах.</p> <p>Погіршення інформаційного захисту споживачів.</p> <p>Вплив на безпеку та здоров'я громадян.</p> <p>Низька продуктивність та конкурентоспроможність.</p> <p>Обмежений доступ до фінансів та інвестицій.</p> <p>Обмежені можливості для інновацій.</p>	<p>неконкурентоспроможності транспортного ринку, стимулювання нелегальної діяльності</p>
Альтернатива 2	<p>Збільшення доходів бюджету та робочих місць.</p> <p>Підвищення рівня безпеки.</p> <p>Розвиток інфраструктури.</p> <p>Збільшення кількості перевізників та автостанцій.</p> <p>Наближення законодавства України до законодавства ЄС, покращення іміджу країни, залучення інвестицій.</p> <p>Достовірна інформація.</p> <p>Покращення якості послуг.</p> <p>Покращення управління</p>	<p>Регламентні та бюрократичні процедури для держави.</p> <p>Можливість збільшення цін для споживачів.</p> <p>Можливі додаткові незначні адміністративні витрати для бізнесу</p>	<p>Хоча впровадження регулювання може призвести до деяких додаткових витрат для держави та учасників ринку, загальна перевага полягає в збільшенні доходів до державного бюджету, балансі інтересів держави, громадян та бізнесу, покращенні безпеки та сприянні розвитку транспортної інфраструктури, що в кінцевому підсумку може призвести до позитивних економічних наслідків для країни, залученню інвестицій та розвитку ринку.</p>



ДОКУМЕНТ СЕД
управління

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



	транспортною мережею. Створення рівних умов. Забезпечення прозорості та надійності. Сприяння залучення інвестицій.		
Альтернатива 3	Підвищення рівня безпеки. Повнота інформації. Збільшення доходів бюджету. Підвищення рівня якості обслуговування. Покращення репутації	Бюрократичні процедури. Потреба в залученні додаткового персоналу. Фінансове навантаження на автостанції. Підвищені корупційні ризики. Стимування інвестицій. Можливе підвищення цін на послуги. Можливість погіршення якості послуг за рахунок збільшення адміністративних обов'язків та витрат. Затримки та обмеження доступу до ринку. Необхідність інвестування в покращення.	Ця альтернатива хоча і спрямована на покращення безпеки та якості обслуговування, але її реалізація буде супроводжуватися значними адміністративними витратами для держави та учасників ринку. У той час вигоди є аналогічними до альтернативи 2.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Альтернатива тільки стимулює продовження та подальше масштабування наявної проблеми, призводить до значних втрат для бізнесу та бюджетів	відсутні
Альтернатива 2	Альтернатива є збалансованою з урахуванням інтересів держави та всіх учасників ринку, вигоди значно перевищують витрати	відсутні
Альтернатива 3	Альтернатива хоча і може вирішити наявну проблематику, проте витрати на її реалізацію можуть перевищувати вигоди.	відсутні



ДОКУМЕНТ СЕРІЙНИЙ

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

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

Механізми запропонованого регуляторного акта полягають у:

1. веденні Укрансбезпекою переліку автостанцій для створення єдиного, достовірного та уніфікованого джерела інформації для організаторів перевезень та перевізників при здійсненні ними діяльності, з урахуванням необхідності виконання вимог ст. 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» та інших законодавчих актів у цій сфері;

2. забезпеченні оприлюднення переліку автостанцій та підтримки його в актуальному стані;

3. впровадженні системного підходу до організації перевезень із раціональним використанням наявної транспортної інфраструктури;

4. визначенні терміну для автостанцій на прийняття рішення щодо укладення договору з перевізником, який має право виконувати маршрут, з метою недопущення штучних монополізацій маршрутів/автостанцій/перевізників тощо.

За допомогою окреслених механізмів ідентифікована проблема може бути вирішена.

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

Відповідний розрахунок не здійснюється, оскільки здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений строк, оскільки він регулює відносини, які мають постійний характер.

Регуляторний акт набирає чинності з дня, наступного за днем її опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними показниками результативності дії регуляторного акта є:

1. кількість суб'єктів господарювання – 39633 (перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів (38981 суб'єкт) та автостанції (652 суб'єкти));

2. обсяг податків та зборів сплачених суб'єктами господарювання, на яких поширюється регулювання, до бюджету – 1,9 млрд. грн. щороку;

3. кількість пасажирів, які скористались міжнародними перевезеннями – 1,6 млн. осіб щороку;

4. кількість пасажирів, які скористались міжобласними перевезеннями – 8,6 млн. осіб щороку;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024

5. кількість пасажирів, які скористались міськими та міжміськими перевезеннями – 331,8 млн. осіб щороку;

6. рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта визначається як високий, оскільки повідомлення про оприлюднення проекту акта разом з проектом акта та аналізом регуляторного впливу будуть розміщені на офіційному сайті розробника акта.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде проведено після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта. Повторне відстеження результативності буде проведено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

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

Виконувач обов'язків
Міністра розвитку громад, територій та
інфраструктури України

Василь ШКУРАКОВ



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000020AD3200F293AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



541/40/63-24 від 24.05.2024