

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні»

I. Визначення проблеми

Діюча редакція Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 09.02.2004 № 75, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22.06.2004 за № 759/9358 (далі – Порядок), на сьогодні втратила свою актуальність з огляду на наступне.

Положення Порядку не адаптовані до сучасних реалій роботи підприємства, яке здійснює міжнародні перевезення пасажирів автомобільним транспортом (далі – перевізник). Серед іншого, діюча редакція Порядку передбачає подання перевізником до Мінінфраструктури заяви щодо надання права на підготовку документів на відкриття (внесення змін щодо функціонування) маршруту, і лише після прийняття Мінінфраструктури позитивного рішення перевізник узгоджує з територіальними органами влади та іноземним перевізником розклад руху і схему маршруту.

До Порядку частково було внесено зміни, спрямовані на актуалізацію застарілих норм, спрощення відповідних процедур як для перевізників, так і для органів виконавчої влади. Проте, ці зміни не дозволяють створити загальні умови для перевізників, які б дозволяли отримувати дозволів на виконання міжнародних автомобільних перевезень пасажирів у спрощеному форматі з урахуванням сучасних можливостей. Наразі, для отримання перевізником дозволу на виконання перевезень пасажирів необхідно пройти низку бюрократичних процесів, які обтяжують увесь механізм отримання дозволів, та займають щонайменше місячний термін. Такі дії не сприяють розвитку автомобільної галузі, а навпаки, є запобіжником удосконалення зазначеної сфери діяльності.

Також, у зв'язку із введенням в Україні воєнного стану згідно з Указом Президента України 24 лютого 2022 року № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», а також закриття повітряного простору України для цивільних користувачів повітряного простору, кількість автомобільних транспортних засобів, які перетинають державний кордон України, з 2022 року суттєво зросла.

Це призвело до утворення великих черг автомобільних транспортних засобів (максимальна довжина яких могла перевищувати 30 км) на під'їздах до міжнародних автомобільних пунктів пропуску через державний кордон України



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

(далі – МАПП), створило значні складнощі як для водіїв і пасажирів, так і для персоналу відповідних державних органів, які працюють на МАПП. Також слід зазначити, що кількість автомобільних транспортних засобів, які прибувають на МАПП, є нерівномірною протягом доби та протягом тижня (з урахуванням робочих і вихідних днів).

Так, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2022 року № 1349 «Про особливості реалізації експериментального проекту з організації управління чергами автомобільних транспортних засобів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону» (далі – постанова № 1349) запроваджено експериментальний проект, завданням якого є створення та впровадження в експлуатацію на міжнародних пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення електронної системи «Електронна черга перетину кордону» з метою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, додержання вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним транспортом, здійснення передбаченого законодавством контролю за міжнародними перевезеннями автомобільними транспортними засобами на території України.

Відповідно до Порядку реалізації експериментального проекту з організації управління чергами автомобільних транспортних засобів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону», затвердженого постановою № 1349, електронна система «Електронна черга перетину кордону» – інформаційно-комунікаційна система, яка створена для оптимізації організації управління руху та автоматизації бронювання, адміністрування (регламент допуску) автомобільних транспортних засобів у черзі перетину державного кордону і яка складається з вебпорталу, мобільного застосунку та інших програмних модулів або підсистем.

Отже, впровадження зазначеної електронної системи спрямоване на оптимізацію організації управління руху на МАПП.

Крім цього, 15 грудня 2023 року набрав чинності Закон України «Про адміністративну процедуру», який регулює відносини органів виконавчої влади, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, інших суб'єктів, які відповідно до закону уповноважені здійснювати функції публічної адміністрації, з фізичними та юридичними особами щодо розгляду і вирішення адміністративних справ.

Враховуючи зазначене, розроблення та прийняття проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» (далі – регуляторний акт) необхідно для приведення



ДОКУМЕНТ СЕД

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

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

процедури прийняття рішення щодо відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючих маршрутів, продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування, у відповідність до вимог законодавства, зокрема, Закону України «Про адміністративну процедуру», а також впровадження процесів цифровізації.

Існуючі проблеми справляють вплив на:

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

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки потребує внесення змін до нормативно-правового акта.

II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення регуляторного акта є оптимізація процедур прийняття рішень щодо відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування шляхом затвердження нового Порядку.

Основною ціллю регуляторного акта є приведення Порядку у відповідність до Закону України «Про адміністративну процедуру», запровадження оцифрування всіх процесів пов'язаних з організацією міжнародних маршрутів загального користування та отримання дозволів.

Всі дії для забезпечення реалізації вищезазначених процесів будуть здійснюється через Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті (далі – Єдиний комплекс), адміністратором якого є Укртрансбезпека.

Укртрансбезпека буде організовувати пасажирські перевезення на міжнародних автобусних маршрутах загального користування. При цьому, передбачається електронна взаємодія між Єдиним комплексом з реєстром міжнародних автобусних маршрутів загального користування та електронною системою «Електронна черга перетину кордону».

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей



ДОКУМЕНТ СЕД

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

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей та забезпечує розв'язання визначених проблем, а саме дозволить забезпечити приведення нормативно-правового акта у відповідність до Закону України «Про адміністративну процедуру», впровадження оцифрування всіх процесів відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу, а також внесення змін та продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування.
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	Ця альтернатива передбачає, що при збереженні діючої ситуації час на проходження кордонів автобусами буде і далі збільшуватися, що призведе до скупчення транспорту, невдоволення пасажирів, погіршення ситуації з безпекою руху, порушеннями режимів праці і відпочинку водіїв тощо.

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушених проблем лежить виключно у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	Зменшення корупційних ризиків із боку службових осіб при розгляді заяв перевізників щодо відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу, а також внесення змін та	Витрати залишаються на існуючому рівні.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

	<p>продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування.</p> <p>Цифровізація всіх процесів відкриття міжнародних маршрутів загального користування та отримання дозволів через Єдиний комплекс.</p> <p>Підвищення ефективності та всеохопності розгляду зазначених заяв перевізників з оптимізацією витрат часу працівників відповідних органів виконавчої влади.</p>	
<p>Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін</p>	<p>Збереження наявного стану справ не передбачає жодних вигод для держави. Положення Порядку залишаться не адаптованими до сучасних реалій, не актуалізованими. Застарілі вимоги до подання перевізниками заяв для відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу, а також внесення змін та продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування призведуть до затягування опрацювання таких заяв і, таким чином, будуть стримувати розвиток ринку міжнародних пасажирських автомобільних перевезень.</p>	<p>Ускладнені процедури розгляду заяв перевізників призводять до додаткових витрат часу працівників відповідних органів виконавчої влади при розгляді усіх матеріалів, що додаються до заяв.</p> <p>В умовах дії чинного Порядку для опрацювання всього обсягу заяв перевізників, що надходять на розгляд Комісії для розгляду звернень перевізників та прийняття рішень про відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування (далі – Комісія), залучається 4 працівники Мінінфраструктури на</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

		період не менше ніж 45 днів.
--	--	------------------------------

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	Підвищення якості послуг міжнародних пасажирських автомобільних перевезень, зокрема, через сприяння зростанню конкуренції між перевізниками	Відсутні
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	Відсутність регулювання означає збереження наявного стану справ, що не передбачає вигод для громадян. Положення Порядку залишаються не адаптованими до сучасних реалій та не актуалізованими. Застарілі вимоги до подання перевізниками заяв про відкриття (внесення змін щодо функціонування) маршруту затримують розвиток ринку міжнародних пасажирських автомобільних перевезень, що негативно впливає на динаміку пропозиції відповідних послуг для пасажирів	Відбуваються додаткові витрати коштів та/або часу через недостатній рівень якості послуг міжнародних пасажирських автомобільних перевезень. Зокрема, ускладнена процедура розгляду заявок перевізників призводить до обмеження пропозиції на ринку перевезень і перевищення обсягу попиту на квитки над обсягом пропозиції приблизно на 20%. Це означає, що пасажир витрачають більше часу на те, щоб знайти на придбати потрібний квиток (на 15 годин більше). При цьому обмежена ринкова пропозиція призводить до підвищених цін: вартість 1 квитка завищено в середньому на 300 грн., що в розрахунку на 1 рейс автобуса спричиняє сукупні переоплати громадян у розмірі від 9000 грн., а в цілому по ринку – на рівні 8



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

	млн грн. на тиждень і 25 млн грн. на місяць
--	---

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

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

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	Вигоди отримають усі добросовісні перевізники: підвищення ефективності розгляду заяв перевізників щодо відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу, а також внесення змін та продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування з оптимізацією витрат часу;	Несуттєві (менше 10 тис. грн. у перший рік, менше 5000 грн. у наступні роки для 1 перевізника), натомість затвердження Порядку призведе до зменшення часу розгляду заяв перевізників щодо відкриття (внесення змін щодо функціонування) міжнародних автобусних маршрутів у середньому на 2 календарних тижні. Відтак відбуватиметься заощадження коштів і перевізників



ДОКУМЕНТ СЕД

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

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

	зменшення ризику корупційних правопорушень із боку органів виконавчої влади при розгляді відповідних заяв перевізників.	формування умов для розвитку їх бізнесу
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	Збереження наявного стану справ, відсутність вигод для суб'єктів господарювання. Застарілі вимоги до подання перевізниками заяв про відкриття (внесення змін щодо функціонування) маршруту призведуть до затягування опрацювання таких заяв	Збереження видатків, пов'язаних із ускладненими процедурами розгляду заяв перевізників щодо відкриття (внесення змін щодо функціонування) міжнародних автобусних маршрутів, що, зокрема, призводить до порушення ними договірних зобов'язань перед українськими та іноземними партнерами. Затримка запуску 1 нового або скоригованого міжнародного автобусного рейсу протягом місяця, з урахуванням середньо-розрахункової вартості 1 квитка (1500 грн.), несе ризик втрати перевізником не менше ніж 1,5 млн грн. доходу. Відтак загальні втрати перевізників на місяць можуть складати від 90 млн грн.

Регуляторний акт поширюється на перевізників, які виконують міжнародні автомобільні пасажирські перевезення. На сьогоднішній день Держстатом, іншими державними органами, підприємствами, установами, організаціями не ведеться статистика щодо загальної кількості перевізників та окремих параметрів діяльності їх роботи. Тому, розрахунки можуть здійснюватися



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

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

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наведено у додатку до цього аналізу регуляторного впливу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Загальна кількість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

3 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема існувати не буде).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала	
Альтернатива 1 Затвердження Порядку	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою, проблему буде вирішено, а її вплив нівельовано	
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті, проблема продовжує існувати	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	<p>Підвищення якості послуг міжнародних автомобільних пасажирських перевезень для громадян; підвищення загальної ефективності розгляду заяв, з оптимізацією витрат часу</p> <p>Вигоди держави полягають, зокрема, у: більш ефективному регулюванні на ринку міжнародних автомобільних пасажирських перевезень; зменшенні ризику корупційних правопорушень при розгляді відповідних заяв перевізників</p> <p>Вигоди суб'єктів господарювання: передбачуваний час розгляду заяв, загальна оптимізація</p>	<p>Витрати суб'єктів господарювання – несуттєві (менше 90 000 грн. у перший рік, менше 5000 грн. у наступні роки для 1 перевізника), натомість прийняття регуляторного акта призведе до зменшення часу розгляду заяв перевізників у середньому на 2 календарних тижні.</p> <p>Прогнозується скорочення витрат держави та громадян через прийняття регуляторного акта, а також додаткові бюджетні надходження. Загальна оптимізація процедур прийняття рішень про відкриття (внесення змін щодо функціонування) міжнародних автобусних маршрутів сприятиме розвитку</p>	<p>Максимальне поєднання вигод громадян, держави та суб'єктів господарювання, витрати відсутні. Проблему буде вирішено, а її вплив нівельовано.</p> <p>Прогнозуються додаткові бюджетні надходження, оскільки прийняття регуляторного акта стимулюватиме розвиток ринку міжнародних пасажирських автомобільних перевезень</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

	процедури розгляду; уникнення втрати доходів від нездійснення перевезень за маршрутами через відсутність прийнятих рішень щодо таких маршрутів	ринку міжнародних пасажирських автоперевезень як сегменту національного ринку пасажирських перевезень	
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	Найвигідніший стан справ лишається незмінним. Відсутні вигоди для громадян, держави та суб'єктів господарювання	Зберігається система, за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати (або недонадходження) пов'язані з застарілістю норм Порядку. Є ризик зростання таких витрат (недонадходжень) через подальше збільшення попиту на міжнародні автомобільні пасажирські перевезення. Зокрема: додаткові витрати держави складають не менше 120 тис. грн. на 1 місяць (для проведення однієї Комісії з розгляду звернень перевізників;	Альтернатива 2 є найгіршою, оскільки, на відміну від альтернативи 1 не дає змоги досягнути встановлених цілей державного регулювання



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

		<p>обмежена ринкова пропозиція призводить до підвищених цін і спричиняє сукупні переплати громадян у 8 млн грн. на тиждень і 25 млн грн. на місяць; затримка запуску 1 нового або скоригованого міжнародного автобусного рейсу на 1 місяць несе ризик втрати перевізником не менше ніж 1,5 млн грн. доходу. Відтак загальні втрати перевізників на місяць можуть складати від 90 млн грн.</p>	
--	--	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Прийняття регуляторного акта	Максимальне поєднання вигод громадян, держави та суб'єктів господарювання, вирішення визначеної проблеми	Мінімальний
Альтернатива 2 Збереження діючого регулювання без змін	Збереження наявних проблем через залишення застарілих норм Порядку	Зовнішні чинники відсутні



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

На сьогоднішній день відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття регуляторного акта (альтернатива 1).

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

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є забезпечення інформування громадян та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Прийняття регуляторного акта забезпечить:

цифровізацію процесів подачі заяви та документів до неї для прийняття рішення щодо відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючих маршрутів, продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування;

використання Єдиного комплексу інформаційних систем Укртрансбезпеки для електронного оформлення документів, пов'язаних з міжнародними пасажирськими перевезеннями;

впровадження електронної взаємодії між Єдиним комплексом інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті Укртрансбезпеки з реєстром міжнародних автобусних маршрутів загального користування та електронної системи «Електронна черга перетину кордону»;

конкретизацію переліку підстав для відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючих маршрутів, продовження дії дозволів на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування;

використання тільки сертифікованих транспортних засобів, обладнаних системою глобального позиціонування GPS, які відповідають вимогам за сферою їх використання відповідно до видів сполучень, і не є переобладнаними з вантажних транспортних засобів;

зменшення інтервалу відправлення автобусів по іншим подібним міжнародним маршрутам з однієї автостанції до 30 хвилин;

запровадження 15 хвилинного інтервалу на кордонах (буде заборонено відкривати нові маршрути або змінювати діючі у разі накладок на кордоні), з метою розвантаження пунктів пропуску через державний кордон України;



ДОКУМЕНТ СЕД

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

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

впорядкування процедури видачі дозволів для регулярних спеціальних перевезень та Журналів «Інтербус», закріпивши ці функції за Укртрансбезпекою.

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

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

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено за такими показниками результативності:

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

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

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

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

Суб'єкти господарювання будуть поінформовані щодо положень проєкту Порядку, оскільки проєкт Порядку, аналіз регуляторного впливу до нього та



ДОКУМЕНТ СЕД

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

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024

повідомлення про оприлюднення розміщено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) в розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

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

забезпечення прогнозованого часу розгляду заяв перевізників щодо відкриття (внесення змін щодо функціонування) міжнародних автобусних маршрутів у днях;

частка вчасного інформування перевізників про результати розгляду заяв щодо міжнародних пасажирських автомобільних перевезень у відсотках;

зменшення витрат часу працівників Мінінфраструктури на опрацювання зазначених заяв у відсотках.

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне статистичне відстеження його результативності.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

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 – через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

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

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр розвитку громад,
територій та інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2024 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат [26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00](#)
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3469/27/14-24 від 12.03.2024