

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проекту щодо проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»

I. Визначення проблеми

З метою прискорення розбудови мережі якісних автомобільних доріг загального користування та на виконання пункту 2 Розділу II «Прикінцеві положення» Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо повноважень в галузі охорони навколишнього природного середовища» від 22 березня 2018 року № 2362-VIII, Мінінфраструктури розроблений проект постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проекту щодо проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування», яким пропонується запровадити з 01 числа місяця, наступного за місяцем набрання чинності цієї постанови, до 01 січня 2022 року експериментального проекту щодо проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, та затвердити Порядок реалізації експериментального проекту щодо проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування.

Відповідно до абзацу першого частини другої статті 37 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» дозвіл на виконання будівельних робіт видається органами державного архітектурно-будівельного контролю на безоплатній основі протягом десяти робочих днів з дня реєстрації заяви. При цьому, у частині третій цієї статті наведено перелік із 7-ми документів, які має бути подано для отримання дозволу, підготовка яких становить приблизно 20 днів, виходячи з практики.

Таким чином, строк набуття права на виконання капітального ремонту становить орієнтовно не менше 3-х місяців.

При цьому, мета дозвільних документів на виконання будівельних робіт – забезпечення їх якості, а також безпеки при будівництві та експлуатації об'єктів.

Відповідно до ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» дороги належать до лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, горизонтальні розміри яких значно перевищують вертикальні, а капітальний ремонт - сукупність робіт на об'єкті будівництва, введеному в експлуатацію в установленому порядку, без зміни його геометричних розмірів та функціонального призначення, що передбачають втручання у несучі та огорожувальні системи при заміні або відновленні конструкцій чи інженерних систем та обладнання у зв'язку з їх фізичною зношеністю та руйнуванням, поліпшення його експлуатаційних показників, а також благоустрій території. З огляду на це, застосування до доріг тих же процедур набуття права на їх капітальний ремонт, що і до будь-яких інших об'єктів класу наслідків СС2 чи СС3 не є виправданим заходом, виходячи з необхідності забезпечення балансу інтересів учасників відносин із будівництва доріг та їх користувачів, а також вимог бюджетного процесу, що передбачають ефективне та цільове

використання бюджетних коштів протягом бюджетного року, а не впродовж 1,5 року.

Проектом акта пропонується оптимізувати процедуру набуття права на виконання капітального ремонту автомобільних доріг загального користування шляхом передбачення, що воно набувається незалежно від класу наслідків об'єкта будівництва на підставі повідомлення про початок виконання будівельних робіт відповідному органу державного архітектурно-будівельного контролю, що скоротить процедуру на 1 місяць.

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

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

Зазначені проблемні питання не можуть бути вирішені за допомогою виключно ринкових механізмів.

II. Цілі державного регулювання

Проектом акта запроваджується експеримент із терміном реалізації до 01.01.2022, що передбачає оптимізацію набуття права на виконання робіт із капітального ремонту доріг загального користування (заміна дозволу на повідомлення), що скоротить відповідну процедуру на 1 місяць, за умови забезпечення належної якості будівельних робіт шляхом залучення інженера-консультанта та страхування будівельних робіт на період будівництва та гарантійного строку якості робіт.

Проектом акта також передбачається залучення інженера-консультанта – для доріг загального користування як об'єктів будівництва, що потребують розроблення проектної документації на будівництво автомобільних доріг.

Також, враховуючи позитивний світовий досвід щодо шляхів забезпечення якості об'єкта будівництва та безпеки будівельного виробництва, проектом акта передбачається укладення до початку будівництва договорів страхування будівельних робіт на період будівництва, гарантійного строку якості робіт для доріг загального користування як об'єктів будівництва.

Ефективність реалізації експерименту та можливі пропозиції щодо змін до законодавства за його результатами передбачається визначати у звіті, який формуватиметься Мінінфраструктури за результатами узагальнення інформації, отриманої від Укравтодору та місцевих органів виконавчої влади, та подаватиметься на розгляд Кабінету Міністрів України.

Прийняття акта забезпечить правове врегулювання окремих аспектів реалізації будівельних проєктів. Зокрема, будуть досягнуті наступні цілі:

- запровадження спрощення процедури набуття права на виконання робіт із капітального ремонту доріг загального користування;
- забезпечення страхування будівельних робіт на період будівництва;
- врегулювання сферу діяльності інженера-консультанта як третьої незалежної сторони при будівництві.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечується досягнення цілей державного регулювання щодо стійкого та ефективного зростання економіки, забезпечення масштабного відновлення автомобільних доріг загального користування, залучення інженера-консультанта у реалізації будівельних проєктів, через довго триваючі процедури набуття права на виконання робіт з капітального ремонту автомобільних доріг загального користування та недостатнього правового врегулювання страхування ризиків виконання таких робіт.
Альтернатива 2. Прийняття постанови	Забезпечує досягнення цілей державного регулювання щодо вирішення наявних проблемних питань при виконання капітального ремонту автомобільних доріг загального користування.

Інші способи є неприйнятними, оскільки розв'язання порушених проблем лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Необхідність одержання замовником будівництва 7-ми документів, необхідних для одержання дозволу на виконання капітального ремонту автомобільних доріг загального користування та термін підготовки яких становить близько 20

		<p>днів.</p> <p>Незабезпечення економічної ефективності внаслідок тривалої реалізації проєктів будівництва автомобільних доріг загального користування.</p>
Альтернатива 2. Прийняття постанови	<p>Урегулювання процесу організації виконання будівельних робіт із залученням незалежних інженерів-консультантів.</p> <p>Економія внаслідок залучення інженера-консультанта в розмірі до 15% від вартості виконання ремонтних робіт.</p> <p>Забезпечення покриття витрат пов'язаних із пошкодженням, загибеллю або втратою об'єктів ремонтних робіт або застрахованого майна внаслідок: вогневих ризиків (пожежі, удару блискавки, вибуху, падіння пілотованих літальних об'єктів, їхніх уламків або вантажу); стихійних явищ або природних небезпек; протиправних дій третіх осіб; аварійних подій; пошкодження водою; інших непередбачених і випадкових подій, що забезпечить оперативне відновлення проїзного стану автомобільних</p>	<p>До 3% від зведеного кошторисного розрахунку для забезпечення залучення незалежного інженера-консультанта.</p> <p>Витрати пов'язані із страхуванням будівельних робіт на період будівництва, розмір яких буде залежати від:</p> <ul style="list-style-type: none"> - класу автомобільної дороги; - умов, методів й особливостей проведення ремонтних робіт; - страхових ризиків.

	доріг загального користування, а також економію бюджетних коштів, які спрямовуються на ліквідацію таких наслідків не пов'язаних з діями (бездіяльністю) підрядних організацій.	
--	--	--

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян не здійснюється, оскільки на цю групу регуляторний акт не справляє вплив.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання здійснюється з урахуванням того, що ринок інженерних-консультаційних послуг в Україні не дуже розвинений. Оцінка впливу здійснюється на основі орієнтовних даних, до великих суб'єктів господарювання віднесено орієнтовну кількість міжнародних компаній, які можуть здійснювати консультаційні послуги в галузі будівництва, до середніх – віднесено кількість організацій, які можуть замовляти консультаційні послуги, а кількість малих суб'єктів господарювання – це кількість офіційно зареєстрованих атестованих фахівців.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	≈20	500	100	0	≈620
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	3%	81%	16%	0	100%

Згідно ДСТУ Б. Д.1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва» передбачає на послуги можливість виділення на послуги залученого інженера-консультанта (будівництво) у обсязі до 3% від зведеного кошторисного розрахунку, однак в світовій практиці економія внаслідок залучення інженера-консультанта становить до 15%. Так, наприклад, в 2020 році згідно Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 № 382, на капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення планується спрямувати близько

41,89 млрд грн, тобто при затратах на інженера консультанта у розмірі до 1,2 млрд грн, можна досягти економії в розмірі до 6,28 млрд грн.

Витрати, пов'язані із страхуванням будівельних робіт на період будівництва становлять орієнтовно 0,7% – 1,5% кошторисної вартості будівельного об'єкта.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	<p>Необхідність одержання замовником будівництва 7-ми документів, необхідних для одержання дозволу на виконання капітального ремонту автомобільних доріг загального користування та термін підготовки яких становить близько 20 днів.</p> <p>Незабезпечення економічної ефективності внаслідок тривалої реалізації проєктів будівництва автомобільних доріг загального користування.</p>
Альтернатива 2. Прийняття постанови	<p>Скорочення строку реалізація одного проєкту будівництва щодо доріг загального користування в середньому на 3 місяці.</p> <p>Забезпечення економії реалізації будівельних проєктів, внаслідок залучення незалежного інженера-консультанта.</p> <p>Можливість залучення інженера-консультанта у реалізації будівельних проєктів на всіх етапах життєвого циклу об'єкта.</p> <p>Забезпечення покриття витрат пов'язаних із пошкодженням, загибеллю або втратою об'єктів ремонтних робіт або</p>	<p>Витрати на залучення інженера-консультанта в межах визначених чинними стандартами з ціноутворення в будівництві.</p> <p>Витрати пов'язані із страхуванням будівельних робіт на період будівництва</p>

	застрахованого майна.	
--	-----------------------	--

Кількісна оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва здійснити неможливо, оскільки розмір витрат залежить від конкретних показників фінансово-економічної діяльності підприємств, які надають інженерні консультаційні послуги. На сьогодні, ринок таких послуг слабо розвинений та відсутні фактичні показники витрат, по яких можна було б провести кількісну оцінку впливу.

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. Збереження чинного регулювання	2	Незабезпечення економічної ефективності внаслідок тривалої реалізації проєктів будівництва автомобільних доріг загального користування.
Альтернатива 2. Прийняття постанови	4	Прийняття постанови забезпечить можливість залучення інженера-консультанта у реалізації будівельних проєктів на всіх етапах життєвого циклу об'єкта, що в свою чергу забезпечить підвищення їх якості та зниження вартості об'єкта будівництва за рахунок кваліфікованих інженерних рішень консультанта на стадії проєктування.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Необхідність одержання замовником будівництва 7-ми документів,	Ця альтернатива не дозволить досягнути цілей державного регулювання

		<p>необхідних для одержання дозволу на виконання капітального ремонту автомобільних доріг загального користування та термін підготовки яких становить близько 20 днів.</p> <p>Незабезпечення економічної ефективності внаслідок тривалої реалізації проєктів будівництва автомобільних доріг загального користування.</p>	
Альтернатива 2. Прийняття постанови	<p>Урегулювання процесу організації виконання будівельних робіт із залученням незалежних інженерів-консультантів.</p> <p>Економія внаслідок залучення інженера-консультанта в розмірі до 15% від вартості виконання ремонтних робіт.</p> <p>Забезпечення покриття витрат пов'язаних із пошкодженням, загибеллю або втратою об'єктів</p>	<p>Витрати на залучення інженера-консультанта в межах визначених чинними стандартами з ціноутворення в будівництві</p>	<p>Прийняття постанови дозволить досягнути цілей державного регулювання</p>

	<p>ремонтних робіт або застрахованого майна внаслідок:</p> <p>вогневих ризиків (пожежі, удару блискавки, вибуху, падіння пілотованих літальних об'єктів, їхніх уламків або вантажу);</p> <p>стихійних явищ або природних небезпек; протиправних дій третіх осіб; аварійних подій;</p> <p>пошкодження водою. інших непередбачених і випадкових подій, що забезпечить оперативне відновлення проїзного стану автомобільних доріг загального користування, а також економію бюджетних коштів, які спрямовуються на ліквідацію таких наслідків не пов'язаних з діями (бездіяльністю) підрядних організацій.</p>		
<p>Рейтинг</p>	<p>Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи</p>	<p>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</p>	

Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Основною причиною відмови від альтернативи є відсутність забезпечення економічної ефективності чинного правового регулювання	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2 Прийняття постанови	Основною перевагою альтернативи є забезпечення економії та строків реалізації будівельних проєктів	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

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

1. Механізм дії регуляторного акта.

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проєкту щодо проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування», який забезпечить правове врегулювання окремих аспектів реалізації будівельних проєктів та досягнення наступних цілей:

- запровадження спрощення процедури набуття права на виконання робіт із капітального ремонту доріг загального користування;
- забезпечення страхування будівельних робіт на період будівництва;
- врегулювання сфери діяльності інженера-консультанта як третьої незалежної сторони при будівництві.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію.

Для впровадження регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

Ризиків впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

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

Тест малого підприємництва (М-Тест) до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проєкту щодо

проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» додається.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування додаткових витрат не зазнають.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії акта – пропонується встановити до 01 січня 2022 року.

VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта

Виходячи з цілей державного регулювання, визначених у розділі 3.2 аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

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

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта;

кількість об'єктів на які буде залучено незалежного інженера-консультанта.

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) в розділі «Регуляторна діяльність».

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Базове відстеження результативності здійснюватиметься через рік після набрання чинності цим нормативним актом; повторне відстеження результативності – через два роки з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років після набрання ним чинності;

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта, у разі продовження строку дії регуляторного акту.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через рік після набрання чинності актом шляхом аналізу відомостей, наданих Укравтодором, Укрінфрапроектом, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними та Севастопольською міськими державними адміністраціями.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись один раз на три роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження результативності акта шляхом аналізу відомостей, наданих Укравтодором, Укрінфрапроектом, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними та Севастопольською міськими державними адміністраціями.

Т. в. о. Міністра інфраструктури України

Дмитро АБРАМОВИЧ

« _____ » _____ 2020 р.