

ЗЕЛЕНА КНИГА

БУДІВНИЦТВО ТА РЕМОНТ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ



EU4Business

ПРЯМУЄМО
РАЗОМ

FORBIZ

Створення кращого
бізнес-середовища



BRDO

Офіс ефективного
регулювання





EU4Business

**ПРЯМУЄМО
РАЗОМ**

FORBIZ

Створення кращого
бізнес-середовища



BRDO

Офіс ефективного
регулювання

ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

info@brdo.com.ua, office@brdo.com.ua

+38 (044) 332 49 12, +38 (094) 832 49 12

Київ, вул. Хорива, 55-К

www.brdo.com.ua

Офіс ефективного регулювання BRDO було засновано в листопаді 2015 року, задля сприяння створенню ефективного регулювання і поліпшення економічних свобод в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою ми реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин на ринках паливно-енергетичного комплексу та житлово-комунального господарства, який призведе до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Олексій Дорогань, Ігор Лавриненко, Ольга Кравцова

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ:

Владислав Притоманов, Зоя Мельник, Артур Шляхетко

ПРЕАМБУЛА

Ця Зелена Книга присвячена дослідженню у сфері дорожнього будівництва та ремонту в Україні, його проблем, опису наявного регуляторного поля, аналізу конкуренції та можливих шляхів її покращення. Метою написання цієї книги є визначення цілей регуляторної політики, інструментів регулювання, бар'єрів входу на ринок, циклу інфраструктурного проекту та процесу формування і реалізації замовлень на будівництво, реконструкцію та ремонт доріг.

Зелена книга включає в себе аналіз цілей та принципів діючої регуляторної політики та законодавчого поля, освітлює перелік актів, які працюють у цьому полі, аналізує їх ефективність, визначає рівень впливу регуляторних актів на ринок та надає пропозиції щодо необхідності скасування, внесення змін до актів або прийняття нових. Також, зелена книга надає конкретні приклади роботи бізнес процесів на ринку та пропонує можливі варіанти вирішення визначених проблем.

Оцінка якості регулювання ринків проводиться за спеціально розробленою методикою Офісом ефективного регулювання (BRDO) за активної участі профільного Міністерства, бізнесу і громадськості.

Написання Зелених книг є поширеним методом започаткування професійного обговорення актуальних проблем в країнах Європи. Метою таких документів є напрацювання спільного бачення цілей у певній сфері та перешкод, що існують на шляху їх досягнення, усіма заінтересованими сторонами (стейкхолдерами): державними інституціями, бізнесом, суспільством. Як правило після написання зеленої книги слідує створення Білої книги — документу, що завдяки глибокому аналізу визначає пріоритети державної політики і пропонує конкретні шляхи її реалізації, з оцінкою вигоди та ризиків кожного запропонованого шляху для всіх стейкхолдерів. Ґрунтуючись на результатах досліджень Зеленої та Білої книг розробляються безпосередньо нормативні акти, що враховують і балансують інтереси зацікавлених сторін. Офіс Ефективного Регулювання (BRDO), створений за ініціатииви Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, впроваджує подібну практику в Україні.

*Офіс ефективного регулювання
BRDO*

ПРЕАМБУЛА	3
РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ПОТОЧНОГО СТАНУ РИНКУ	5
1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ ДОРІГ	9
1.1 Опис ринку.....	9
1.2 Важливість ринку.....	12
1.3 Основні причини слабо розвиненої дорожньої мережі та низької якості доріг	14
1.4 Реформування ринку	17
1.5 Механізми фінансування будівництва та експлуатації доріг	20
1.6 Опис стану конкуренції та провалів на ринку.....	22
1.7 Технології та техніка	26
1.8 Будівництво цементобетонних доріг.....	27
1.9 Концесійні дороги	29
1.10 Державна транспортна мережа та автомобільні дороги.....	34
Висновки та рекомендації до розділу 1	36
2. АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ ДОРІГ	37
2.1 Опис існуючого регулювання ринку	37
2.2 Перелік цілей державного регулювання, що містяться у регуляторних актах ринку	42
2.3 Оцінка актуальності та законності регуляторних актів.....	44
2.4 Інструменти регулювання, передбачені в регуляторних актах	46
2.5 Аналіз відповідності регулювання ринку зобов'язанням України із наближення його до законодавства ЄС за Угодою про Асоціацію	55
2.6 Аналіз регуляторних кейсів.....	59
2.7 Аналіз проблем ринку будівництва та ремонту доріг, їх причин та курсів політики.....	66
Висновки та пропозиції до розділу 2	70
ЗАГАЛЬНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ	71
ПРОПОНОВАНІ ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ	72
ДОДАТКИ	73
Перелік неактуальних регуляторних актів, що регулюють ринок	73
Перелік незаконних регуляторних актів, що регулюють ринок.....	74
Перелік цілей регулювання, передбачених у регуляторних актах ринку	75
Таблиця інструментів (засобів) регулювання, передбачених у регуляторних актах, що регулюють ринок	78
Результати аналізу інструментів регулювання.....	91
Результат аналізу санкцій інструментів регулювання	94
Стан конкуренції в областях.....	118

РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ПОТОЧНОГО СТАНУ РИНКУ

Обсяг ринку

Сукупна протяжність доріг загального користування складає **169,6 тис. км¹**, з яких **46,6 тис. км** дороги державного значення².

Зношеність дорожньої мережі України складає **97%³**, у тому числі **39%** доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, та **51%** за рівністю.⁴

ЗАГАЛЬНИЙ ОБСЯГ ФІНАНСУВАННЯ РЕМОНТУ, РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА БУДІВНИЦТВА ДОРІГ⁵

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Фактичні використані кошти							
Млн гривень	15 461	15 636	22 998	15 080	28 420	42 966	48 0343
Млн USD	1 934	1 315	1 053	590	1 069	1 580	1 979
Кошти митного експерименту, млн грн					8 300	5 007	
Довжина відремонтованих шляхів, км	626	102	302,4	950	1462,7	1418,4	1800
Вартість 1 км, грн	24 697 584	153 290 520	76 052 646	15 873 303	19 429 590	30 292 098	29 472 535
Вартість 1 км, USD	3 089 902	12 896 013	3 481 516	621 232	517 177	983 882	995 501

Серед позитивних факторів, що характеризують поточний стан ринку будівництва та ремонту доріг слід виділити наступні:

- 1 з 1 січня 2018 року дороги місцевого значення було передано на баланси ОДА, таким чином замовником робіт на реконструкцію та утримання цих доріг став відповідний департамент ОДА;
- 2 разом з цим запрацював Державний дорожній фонд України, який забезпечує незалежне фінансування ремонтів доріг без втручання Укравтодору та замовників у процес акумулювання та сплати коштів за виконані роботи;
- 3 значне збільшення обсягів замовлених та виконаних робіт у 2017 році та капітальних ремонтів з 2018 року порівняно з попередніми роками;
- 4 зменшилась частка ДАК «Автомобільні дороги України» (див. додаток 7) на ринку дорожніх робіт, посилюється конкуренція, зокрема на контрактах «експлуатаційне утримання доріг та ямковий ремонт» (ямковий ремонт);
- 5 посилення державного контролю за процесом закупівель та будівництва.

При цьому існує певний перелік негативних факторів впливу на ринок:

- 1 суттєве зростання цін на основні дорожньо-будівельні матеріали (за період з 2016 по 2018 рр.: бітум — на **77,4%**; щебінь — на **97%**, асфальтобетонна суміш — на **66%**, дизельне паливо — на **48%**);⁶
- 2 ознаки дефіциту будівельних матеріалів у піках будівельного періоду;
- 3 відсутність довгострокового планування замовниками своїх робіт, та, як наслідок, відсутність таких планів у підрядників що, у свою чергу, призводить до:

¹ Міністерство інфраструктури України <https://mtu.gov.ua/content/tehnichnij-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>

² Постанова КМУ від 30 січня 2019 р. № 55 <https://www.kmu.gov.ua/npas/prorzhavnogo-znachennya>

³ Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 січня 2018 р. № 34-р <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/34-2018-%D1%80>

⁴ Лист Укравтодору від 05.05.2017 №2128/3/52-8-74/15

⁵ Згідно звітів про виконання Державного бюджету України

⁶ https://ukravtodor.gov.ua/press/news/hroshi_dorohy_ta_zradoperemohy_mify_ta_realnist.html

- ◆ збільшення ризиків підрядників та, як наслідок, збільшення ціни ремонту;
- ◆ низьких темпів зростання конкуренції;
- ◆ значного підняття планки доступу на ринок нових та іноземних гравців;

- 4) ринок фактично та історично поділений замовниками та підрядниками у рамках областей і ця тенденція зберігається (див. додаток 7);
- 5) незрозумілий процес формування ТЗ для тендерної процедури, що не завжди передбачає закупівлю оптимальних робіт та використання передових технологій будівництва та ремонту доріг.

Вплив позитивних факторів призвів до пожвавлення конкуренції вітчизняних гравців, росту інтересу до ринку з боку іноземних компаній, підвищення якості будівництва, але при цьому вищенаведені негативні фактори, зокрема: відсутність довгострокового планування, ускладнення замовником тендерної процедури та непомірне регулювання технічних та кошторисних вимог до тендерної документації, історичні зв'язки підрядників з замовниками у своїх областях суттєво сповільнюють розвиток та процес переходу до нових, конкурентних правил гри на ринку.

Разом з тим, навіть наявні обсяги фінансування не є достатніми для забезпечення відновлення доріг України.

Приблизний обсяг фінансування для проведення робіт на всіх дорогах складає **5 трильйонів гривень**, які мають бути інвестовані протягом **10 років**, після чого потребуватиме додаткового фінансування ремонт доріг, які були реконструйовані у першу чергу. Таким чином Державний дорожній фонд у 2019 році має бути збільшений майже у **10 разів** порівняно з обсягом 2018 року.

Такі інвестиції, на сьогодні, неможливо забезпечити зі зведеного бюджету України, але за допомогою державно-приватного партнерства (зокрема, концесії) можливо залучили значні суми з розподілом витрат бюджету на **10-20 років**. Так, за допомогою механізму компенсації концесіонеру недоотриманої частки прибутку від інвестиції можливо залучити фінансування для найбільш завантажених доріг.

Перелік заінтересованих сторін (учасників ринку)

До заінтересованих сторін ринку будівництва та ремонту автомобільних доріг відносяться:

- | | |
|---|--|
| <p>1) ЗАМОВНИКИ РОБІТ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ державне агентство автомобільних доріг України та обласні осередки Служби автомобільних доріг – для доріг державного значення; ◆ обласні державні адміністрації в особі визначених департаментів, на балансі яких знаходяться дороги місцевого значення. | <p>4) КОРИСТУВАЧІ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ водії та власники приватного автотранспорту; ◆ транспортні та логістичні компанії. |
| <p>2) ПІДРЯДНИКИ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» (власник 100% акцій – Укравтодор) та близько 350 філій); ◆ українські будівельні компанії; ◆ іноземні будівельні компанії з власними представництвами в Україні; ◆ проектні компанії. | <p>5) ОРГАНИ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ, ВІДПОВІДАЛЬНІ ЗА НАЛЕЖНИЙ СТАН ДОРІГ ЯК СУСПІЛЬНОГО БЛАГА (PUBLIC GOOD)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Верховна Рада України; ◆ Кабінет Міністрів України (МІУ, МЕРТ, Мінрегіон, Мінфін); ◆ Президент України. |
| <p>3) СУБПІДРЯДНИКИ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ виробники сировини та матеріалів; ◆ власники будівельної техніки; ◆ інженер-консультанти. | <p>6) КРЕДИТОРИ/ІНВЕСТОРИ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Міжнародні фінансові організації, які фінансують інфраструктурні проекти (EBRD, EIB, інші міжнародні організації); ◆ Єврокомісія (Neighbourhood Investment Platform NIP). |

АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ІНТЕРЕСІВ

		Ступінь інтересу		
		Високий	Середній	Низький
Можливість впливу	Висока	Укравтодор	Верховна Рада України	- Кабінет Міністрів України - Єврокомісія (NIP)
	Середня	- ОДА та САД - ТОП-5 підрядників - ДАК «Автомобільні дороги України» та близько 350 філій - Облавтодори - Райавтодори	- MIY - MEPT - Мінрегіон - EBRD - EIB	Мінфін
	Низька	- Невеликі підрядники - Іноземні будівельні компанії з власними представництвами в Україні - Водії та власники приватного автотранспорту	- Субпідрядники (виробники сировини та матеріалів; власники будівельної техніки; інженер-консультанти - Проектні компанії - Транспортні та логістичні компанії	- Президент України - Інші міжнародні організації

Найбільший інтерес має Укравтодор як розпорядник коштів державного дорожнього фонду у частині збільшення фінансування та обсягу робіт. Укравтодор має прямий вплив на умови тендерів, технічні стандарти та обсяги фінансування об'єктів будівництва та реконструкції.

Обласні державні адміністрації є розпорядниками **35%** коштів дорожнього фонду їх інтереси та можливості аналогічні з Укравтодором, але зменшені через брак досвіду та знань у сфері дорожнього будівництва.

ТОП-5 підрядних компанії зацікавлені в обсягах фінансування та підвищенню умов участі у тендерах що захистить їх від конкуренції з боку інших підрядників. Вони мають прямий вплив на прийняття рішень у організаційних та технологічних процесах за допомогою фінансових можливостей та репутації.

ДАК «Автомобільні дороги України» та його філії завдяки наявності потужної матеріальної бази яка, як правило, критична для оптимізації витрат, має значний вплив на підрядників які покладаються на орендовані виробничі площадки.

ВРУ та органи виконавчої влади, хоча мають безпосередній вплив на регуляторне поле дорожньої сфери на пряму не дуже зацікавлені у ринку, через відсутність «швидких перемог» та технологічній складності регуляторної сфери.

Єврокомісія та міжнародні фінансові організації мають великий фінансовий вплив та безпосередню зацікавленість у розвитку коридорів TEN-T, але через невеликі, у порівнянні з останніми **3-х** років, успіхи України у реформуванні ринку не поспішають його використовувати.

Невеликі підрядники, субпідрядники, проектні організації через брак коштів та відсутність конкуренції не мають ні можливості, ні великої зацікавленості у змінах на ринку, та більш переймаються можливостями співпраці з великими гравцями.

Пропозиції щодо змін

З урахуванням поточного стану справ в Україні, первинними змінами, які зумовлюють подальший технологічний розвиток та зростання якості робіт є — розвиток конкуренції серед підрядників і серед замовників. Для вирішення зазначених проблем пропонується комплекс заходів, які складаються з наступних блоків.

БЛОК «ПЛАНУВАННЯ»

- 1 Встановлення вимоги щодо планування обсягів та черговості замовлення на роботи з будівництва та ремонту доріг державного значення на **5** років.
- 2 Встановлення вимоги щодо планування обсягів та черговості замовлення на роботи з будівництва та ремонту доріг місцевого значення на **3** роки.
- 3 Оприлюднення цих планів на інформаційному порталі для обговорення та надання пропозицій громадськістю та бізнесом.
- 4 Запровадження оцінки трирічних планів ремонтів доріг місцевого значення спеціальною комісією, за результатами оцінки якої визначати обсяги подальшого розподілу коштів державного дорожнього фонду по областях.

БЛОК «ПРОЗОРІСТЬ ТА КОНТРОЛЬ»

- 1 Впровадження системи управління циклом інфраструктурних проектів.
- 2 Використання методології CoST та порталу прозорого будівництва у роботі замовників з підрядниками.
- 3 Запровадження контролю на всіх етапах планування, будівництва та гарантійного обслуговування незалежного інженера-консультанта.
- 4 Публікація інформації щодо процедури, порядку і механізму використання коштів з деталізацією по кожному об'єкту.

БЛОК «ПУБЛІЧНІ ЗАКУПІВЛІ»

- 1 Заміна критеріїв відбору підрядника на такі, що використовуються міжнародними фінансовими організаціями для проектів в Україні.
- 2 Приведення у відповідність до міжнародної практики технологічних вимог до компаній підрядників.
- 3 Створення рекомендованих (типових) стандартів тендерної документації та ТЗ для замовників відповідно до рівня публічної закупівлі, технологічної нейтральності і орієнтованості на гарантії якості.

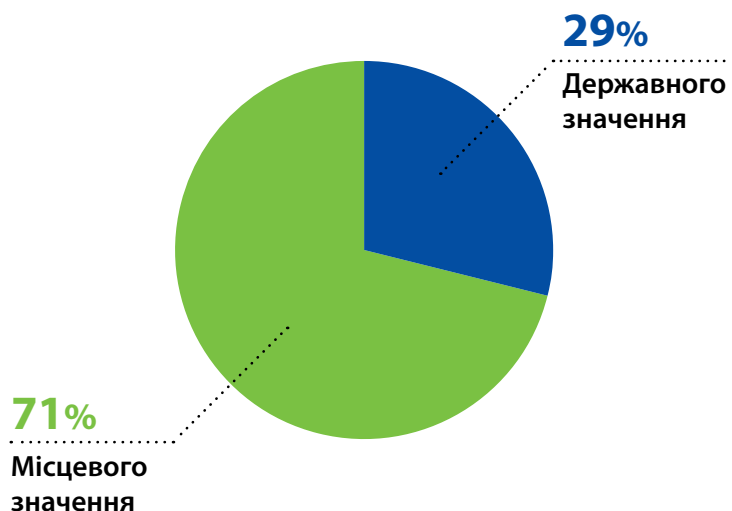
1 | ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ ДОРІГ

1.1

ОПИС РИНКУ

Довжина мережі автомобільних доріг в Україні становить близько **170 тис. км**¹ (з урахуванням Криму та тимчасово окупованих територій на Сході України), в тому числі **166 тис. км** з твердим покриттям² і **3,6 тис. км** — ґрунтових.³

**СТРУКТУРА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ
ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**



Близько **52 тис. км** складають дороги державного значення (міжнародні, національні, регіональні, територіальні)⁴, **117 тис. км** — місцевого значення (обласні, районні).⁵

Тип дороги	Довжина, тис. км	%
Міжнародні	8,7	5%
Національні	4,8	3%
Регіональні	10,1	6%
Територіальні	25,5	15%
Державного значення	49,1	29%
Обласні	52,1	31%
Районні	69,5	41%
Місцевого значення	121,6	71%
Всього	170,7	100%

¹ Міністерство інфраструктури України, <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>

² Міністерство інфраструктури України, Щорічний бюлетень «Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування», <https://mtu.gov.ua/content/inshi-vidomosti.html>

³ Міністерство інфраструктури України, Щорічний бюлетень «Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування», <https://mtu.gov.ua/content/inshi-vidomosti.html>

⁴ Міністерство інфраструктури України, Щорічний бюлетень «Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування», <https://mtu.gov.ua/content/inshi-vidomosti.html>

⁵ Міністерство інфраструктури України, Щорічний бюлетень «Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування», <https://mtu.gov.ua/content/inshi-vidomosti.html>

Щільність мережі автомобільних доріг в **5-7** разів нижче у порівнянні з країнами Західної Європи та  США і становить **280 м** на **1 км²** території.

Країна	Площа, тис. км ²	Довжина доріг, тис. км	Щільність доріг, км/км ²
 США	9 372 610	6 663	0,71
 Китай	9 596 960	4 577	0,48
 Японія	377 835	1 219	3,23
 Німеччина	357 022	645	1,81
 Великобританія	244 101	418	1,71
 Франція	547 030	1 050	1,92
 Італія	301 230	249	0,83
 Україна	603 700	170	0,28

За показником **якості** доріг Україна займає останні сходинки у міжнародних рейтингах. Наприклад, згідно з даними World Economic Forum в 2018 році Україна зайняла **123 місце** в світі з **137** країн-учасниць рейтингу, між  Зімбабве і  Коста Ріка.¹

Якість автомобільних доріг України значно відрізняється на різних ділянках і залежить від їх важливості для економіки країни. Більшість міжнародних та національних доріг знаходяться у задовільному стані, проте окремі ділянки місцевих доріг знаходяться у поганому або аварійному стані.



Міжнародна дорога М07 Київ-Ковель-Ягодин

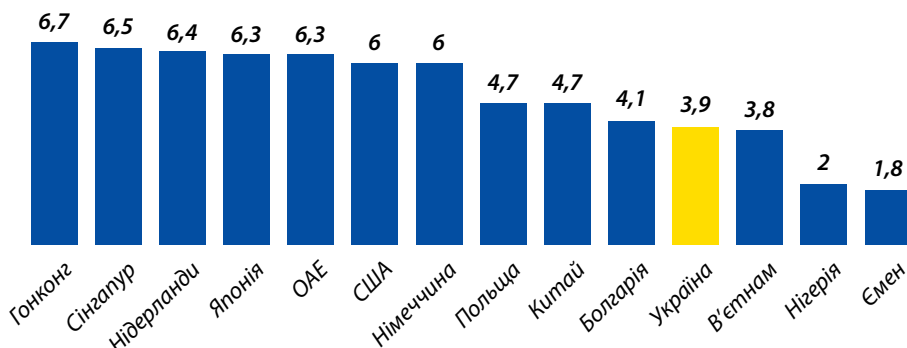


Дорога місцевого значення

¹ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2018, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

За субіндексом «Інфраструктура» Всесвітнього економічного форуму Україна опинилася на **78** місці зі **137** країн із показником **3,9** бали, продемонструвавши падіння на **3** пункти від результату попереднього року та на **10** пунктів, у порівнянні із 2014 роком, опинившись на рівні 🇻🇳 В'єтнаму (**3,9** бали), 🇷🇺 Вірменії (**3,9** бали), 🇦🇷 Аргентини (**3,9** бали) та 🇹🇺 Тунісу (**3,8** бали)¹.

ПОКАЗНИК ІНФРАСТРУКТУРИ В GCI 2018, БАЛИ



Найгіршим інфраструктурним показником України, безперечно, є якість доріг — **130** місце зі **137** можливих — рівень 🇲Д Молдови, 🇳🇪 Нігерії та 🇵🇷 Парагваю².

¹ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2018, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

² Джерело інформації: Global Competitiveness Index 2017-2018

ВАЖЛИВІСТЬ РИНКУ

Міжнародний досвід

Розвиток дорожньої мережі у будь-якій країні світу, з одного боку, є наслідком розвитку її економіки, а з іншого — **одним із ключових факторів, що сприяє цьому розвитку.**

Наочним прикладом є  США. З 50-х років минулого століття, будівництво швидкісних автомагістралей стало одним із пріоритетів державної політики. На сьогодні  США мають найбільш розвинену мережу автомобільних доріг у світі, довжина якої складає **6,5 млн кілометрів¹**, що значною мірою вплинуло на розбудову економіки. А саме: значний розвиток регіонів, зниження логістичних витрат перевізників (внаслідок чого був **створений єдиний загальнонаціональний ринок, а товари стали більш конкурентоспроможними на зовнішніх ринках), а також знизилась аварійність на дорогах.**

Вигода, яку отримала економіка  США від реалізації проекту по будівництву мережі автомагістралей оцінюється у трильйони доларів. За даними американських експертів, на кожен вкладений долар у будівництво доріг економіка отримала більше **16 доларів** зростання ВВП протягом **40** років з моменту закінчення реалізації проекту.

Слід зазначити, що не лише для  США, але й для більшості розвинених країн Західної Європи ( Німеччини,  Італії,  Франції) та Азії ( Китаю,  Японії), розвиток інфраструктури, зокрема мережі автомобільних доріг, є одним із пріоритетів державної політики. Бурхливий розвиток економік кожної із цих країн супроводжувався активним розвитком мережі автомобільних доріг.

Так, наприклад, на сьогоднішній день світовим лідером із будівництва доріг є  Китай, економіка якого стрімко розвивається протягом останніх **15** років. Щороку у країні виробляється більше **1 млрд тон** цементу і будується близько **30 тис. км** автомагістралей. Майже усі швидкісні автомагістралі  Китаю були збудовані протягом останніх **20**-ти років.

НАСЛІДКИ ПОГАНО РОЗВИНЕНОЇ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Серед ключових збитків для економіки України можна виділити наступні:

1 Зменшення ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ країни.

Наявність доріг незадовільної якості (більше **90%**) та погано розвинена мережа доріг фактично відштовхують інвесторів, як іноземних, так і вітчизняних, що стримує економічний розвиток країни.

2 Збільшення ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ компаній перевізників, що призводить до підвищення вартості продукції, яка перекладається на кінцевого споживача.

Причини:

-  збільшення витрат на **ремонт** автотранспорту через погану якість доріг (машини ламаються частіше);
-  збільшення витрат на **пальне** через погано розвинену мережу доріг:
 - **довші маршрути** (на 20-30%) у порівнянні з Європою.
 - **затори**, особливо у великих містах.

¹ Length of the largest road networks in the world as of 2018 (in million kilometers) <https://www.statista.com/statistics/262887/length-of-the-largest-road-networks/>



Збільшення АВАРІЙНОСТІ на дорогах.

Відбувається через дискомфорт в процесі їзди, що виражається у наступному:



нерівна дорога (ями, вибоїни, колійність)

затори, у яких доводиться витратити багато часу через слабо розвинену дорожню мережу. Особливо це стосується столиці та крупних обласних центрів.

Дискомфорт викликає роздратованість у водіїв і пасажирів, призводить до збільшення аварійності на дорогах.

На сьогодні смертність в ДТП в Україні в **5-6** разів вище, ніж в країнах Європи (з урахуванням фактору автомобілізації: кількість авто на **1000** мешканців в Україні у **2-3** рази менше, ніж у більшості країн Західної Європи).

Висновки

Капіталовкладення у дорожню галузь — це перевірений **світовим досвідом драйвер економічного розвитку держави**.

Будівництво нових доріг та покращення якості діючої мережі сприяє появі нових транспортних маршрутів, кращому розміщенню продуктивних сил, більш ефективному використанню ресурсів країни.

На сьогоднішній день **зношена дорожня інфраструктура України є однією із перешкод у підвищенні конкурентоспроможності країни на зовнішньому ринку**. Це пов'язано з тим, що тривалий час в Україні існувала практика фінансування автомобільних доріг за залишковим принципом, виходячи з можливостей бюджету. З 2017 року розвиток доріг став одним з пріоритетів українського Уряду і ми можемо щодня спостерігати реальні позитивні зміни у цьому напрямку.

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ СЛАБО РОЗВИНЕНОЇ ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ ТА НИЗЬКОЇ ЯКОСТІ ДОРІГ

1. Недостатнє фінансування

Згідно з даними Укравтодору в 2018 р. в Україні було відремонтовано трохи більше **1428 км**, на який витрачено близько **22,85 млрд грн.**¹ Для нашої країни цей **показник є рекордним** щонайменше за останні **20 років**, не дивлячись на те, що в процентному відношенні він складає лише **0,8%** від загальної довжини автомобільних доріг.

Важливо враховувати той факт, що **майже весь ремонт (близько 90%) є поточним середнім, а не капітальним.**

СТРУКТУРА ЗАКУПІВЕЛЬ НА ТЕНДЕРАХ ПО РЕМОНТУ ДОРІГ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ ЗА 2018 Р.



За розрахунками BRDO, для відновлення діючої дорожньої мережі протягом **5-7 років** необхідно щорічно ремонтувати мінімум **10000-15000 км**, що вимагає близько **200-250 млрд грн** коштів (**15-20%** від діючого бюджету України). При цьому частка капітального ремонту має бути основною. *(детальніше щодо інструменту регулювання виду ремонтів дивись розділ 3)*

За розрахунками Deloitte, на відновлення діючої дорожньої мережі необхідно близько **2 трлн грн**, тобто фактично **2 річні бюджети**. Очевидно, що на сьогоднішній день таких грошей у бюджеті не передбачено.

У процесі аналізу була знайдена залежність між рівнем ВВП країн та розвитком мережі автомобільних доріг. Чим вище рівень ВВП, тим більше в країні будують доріг і тим більше розвинена їх мережа.

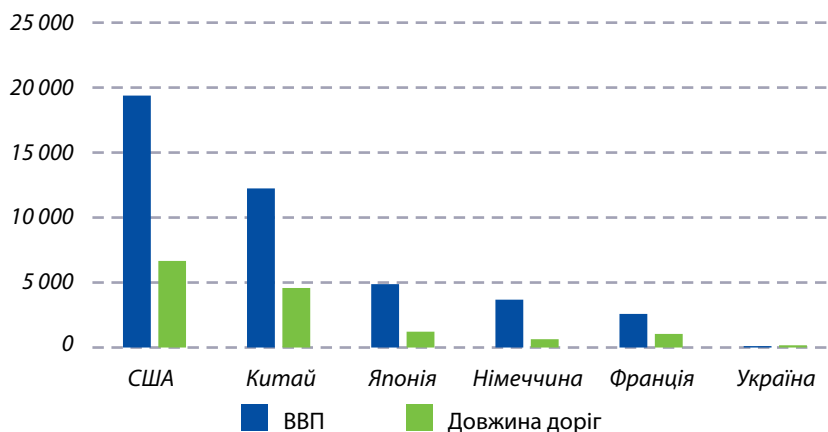
¹ Укравтодор, https://ukravtodor.gov.ua/press/news/hroshi_dorohy_ta_zradoperemohy_mify_ta_realnist.html

Країна	ВВП, дол. США на душу населення ¹	Щільність доріг, км ² ²	ВВП / Щільність доріг
 США	62 641	66,7	939
 Китай	9 771	43	227
 Японія	32 287	89,7	360
 Німеччина	48 196	180,2	267
 Франція	41 464	191,7	216
 Україна	3095	28,1	110

У 2018 році за розрахунками The World Bank Group

Слід відзначити, що довжина діючої мережі доріг України не корелює з рівнем ВВП. Це пояснюється тим, що більше **90%** доріг були збудовані за часів Радянського Союзу. **При діючих масштабах економіки (рівні ВВП), грошових коштів недостатньо не тільки на будівництво нових доріг, але й на підтримання існуючої мережі.**

Позитивна залежність протяжності дороги з показником ВВП, членством в ОЕСР та щільністю населення відображає, що щільність доріг вище в розвинених країнах з більш високим ВВП, як у країнах Північно-Західної Європи, а також у більш густонаселених країнах, таких як  Індія,  Бангладеш та  Руанда.³



Враховуючи значне недофінансування галузі, на нашу думку, **найефективнішим варіантом її інтенсивного розвитку є залучення іноземних коштів**, у тому числі, кредитів міжнародних фінансових організацій (ЄБРР, ЄІБ, МБРР) та приватних інвесторів.

¹ <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2018&start=2018&view=map>

² <https://landportal.org/book/indicator/fao-21017-6124>

³ Johan R Meijer, Mark A J Huijbregts, Kees C G J Schotten and Aafke M Schipper Global patterns of current and future road infrastructure, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aabd42>

2. Неналежна експлуатація

Однією з причин низької якості доріг є неналежна їх експлуатація через значне збільшення транспортного навантаження та перевищенні допустимих норм водіяма вантажівок. Інколи маса вантажівок досягає **100 тон**, при максимальній допустимій у законодавстві лише у **40 тон**. Таким чином, частка видатків компаній-перевізників перекладається навантаженням на державні кошти, оскільки ремонт 1 км дороги коштує у середньому **10-15 млн грн**.

Також слід зазначити загальну тенденцію збільшення транспортного навантаження у країні. Більшість українських доріг будувалися в 70-80-х роках минулого століття і були розраховані на нормативне навантаження у **7,5 тонн**, а на сьогоднішній день воно складає цілих **11,5 тонн**.

З метою вирішення даної проблеми у 2019 року було запущено пілотний проект з використання технології **Weight-in-Motion** (зважування транспорту в русі), що на сьогоднішній день успішно діє у багатьох розвинених країнах світу. У планах розширення проекту на всю України та встановлення до **200** площадок. Очікується, що це знизить кількість порушень габаритно-вагових вимог до незначного рівня.

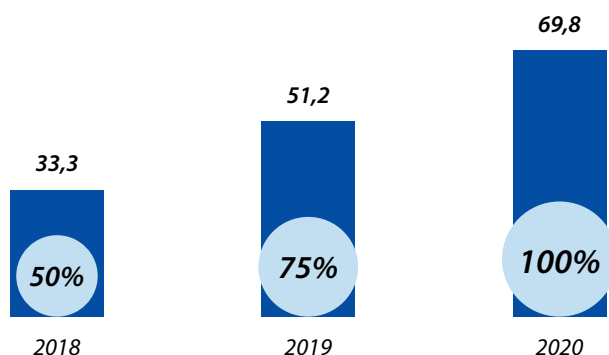
РЕФОРМУВАННЯ РИНКУ

У 2018 році була проведена реформа дорожньої галузі:

1. Створений єдиний цільовий фонд для фінансування галузі — Державний дорожній фонд. Основним джерелом наповнення фонду є акциз на паливо. Тобто, за дорогу фактично платять ті, хто нею користується.

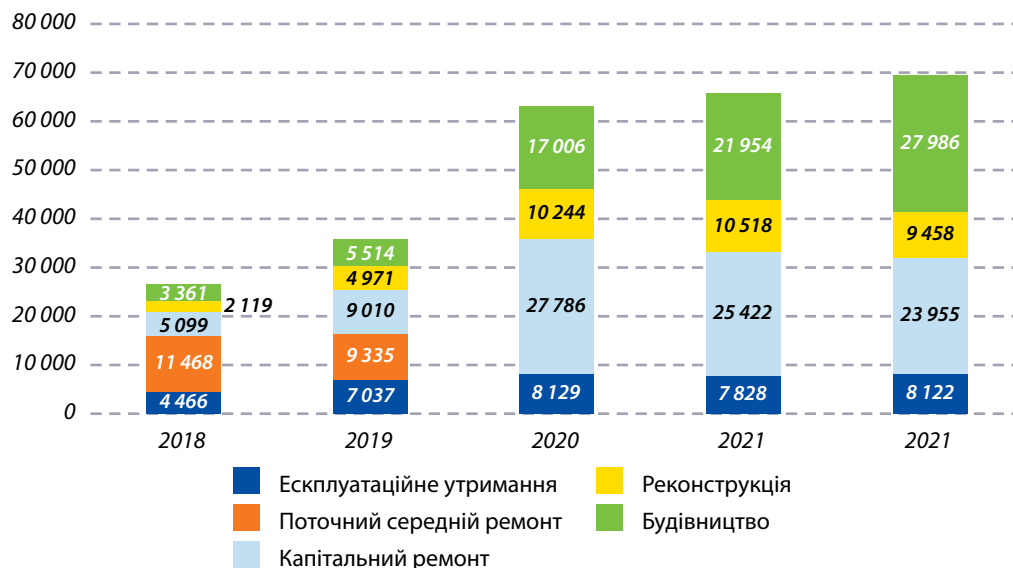
Як вже було зазначено вище, основним джерелом наповнення Дорожного фонду є акциз на пальне. У 2018 р. **50%** надходжень від акцизу спрямовується на фінансування доріг. У 2019 р. цей показник планується збільшити до **75%** (виконання на 01.11.2019 складає **65,89%**), а у 2020 р. — до **100%**.

ОЧІКУВАНИЙ РОЗМІР ДОРОЖНЬОГО ФОНДУ, млрд грн



Також була розроблена та затверджена КМУ **5-ти річна цільова програма фінансування дорожньої галузі (2018-2022 рр.)¹**.

СТРУКТУРА ВИТРАТ ПРОГРАМИ НА ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНІ РОБОТИ, млн грн



Згідно з програмою, починаючи з 2020 року, планується **повністю перейти з поточного середнього ремонту автомобільних доріг на капітальний**.

¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/34-2018-%D1%80>

**ПРОГНОЗНІ ОБСЯГИ ТА ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ
ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ, млн грн**

Джерело	2019	2020	2021	2022	Всього
Спеціальний фонд ДБ	30 707	41 879	41 879	41 879	178 111
Загальний фонд ДБ	–	–	–	–	6 358
Міжнародні фінансові організації	12 613	19 075	15 764	14 691	67 510
Інвестори	1 810	8 995	15 077	20 490	46 372
Всього	45 130	69 949	72 720	77 060	298 351

**ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ ВИКОНАННЯ, КМ ВІДРЕМОНТОВАНИХ,
ЗБУДОВАНИХ, РЕКОНСТРУЙОВАНИХ ДОРІГ**

Джерело	2019	2020	2021	2022	Всього
Спеціальний фонд ДБ - ДФ	42	44	12	202	325
Загальний фонд ДБ	81	106	105	118	431
Міжнародні фінансові організації	306	1 401	1 199	1 364	4 348
Інвестори	638				1 588
Всього	1 068	1 551	1 316	1 684	6 692

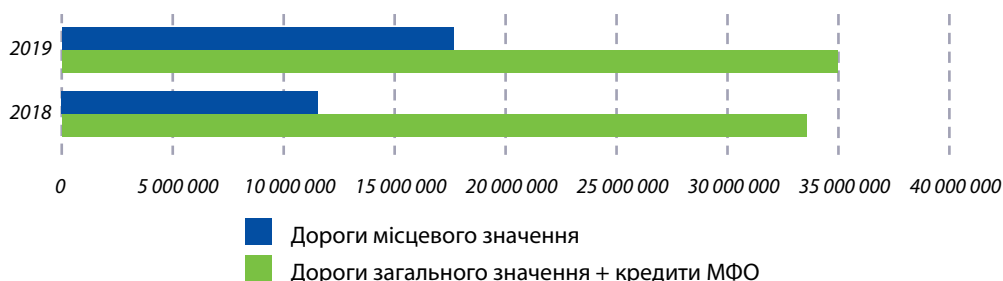
2. Відбулась децентралізація управління дорожньою галуззю

120 тис. кілометрів автошляхів місцевого значення перейшли у відання обласних органів влади. На балансі Укравтодору залишилися лише **50 тис. км** доріг державного значення.

Аналогічним чином децентралізувалося й фінансування. З 2018 р. **60%** (факт — **63%+12%** МФО) коштів фонду спрямувалось на дороги державного значення, **35%**(факт — **26%**) — на дороги місцевого значення, **5%** — на безпеку на транспорті.

У 2019 р. планується збільшити фактичний відсоток коштів на фінансування доріг місцевого значення в фактичній структурі витрат на дорожню галузь з врахуванням кредитів МФО.

БЮДЖЕТНЕ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ, млн грн



СТРУКТУРА БЮДЖЕТНОГО ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ ЗА ПРИЗНАЧЕННЯМ, млн грн

Код БП	Призначення	2018	%	2019*	%
3110000	Дороги загального значення	28 351	63%	30 500	58%
3130000	Дороги місцевого значення	11 549	26%	17 654	34%
3110000	Кредити МФО	5 208	12%	4 463	8%
	Всього	45 109	100%	52 617	100%

* планові показники

СТРУКТУРА ВИКОРИСТАННЯ ДОРОЖНЬОГО ФОНДУ У 2018 Р. (дані Укравтодору)

Напрямок використання коштів	Сума, млрд грн	%
Ремонт доріг державного значення	18	51%
Ремонт доріг місцевого та комунального значення	11,5	32%
Експлуатація доріг державного значення	3,4	10%
Безпека	2,6	7%
Всього	35,5	100%

Слід відзначити, що **при реформуванні ринку було враховано кращі світові практики**. При проведенні дорожньої реформи у  США в 50-х роках приймалися аналогічні рішення:

- 1>> Створити цільове джерело фінансування галузі за рахунок тих, хто дорогами користується. Тому були введені спеціальні податки на бензин, вантажівки та шини.
- 2>> Децентралізувати фінансування. **90%** ресурсу розподіляв федеральний уряд, **10%** — місцеві органи влади.

МЕХАНІЗМИ ФІНАНСУВАННЯ БУДІВНИЦТВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ДОРІГ

У світовій практиці існує **3 види** фінансування дорожніх робіт:

- ◆ За бюджетні кошти (Дорожній фонд) — безкоштовні державні дороги.
- ◆ За кошти МФО (ЕБРР, МБРР, ЄІБ) — безкоштовні державні дороги.
- ◆ За кошти приватних інвесторів — платні автобани.

Фактично це 3 різні ринки.

Важливо зазначити, що **у будь-якому випадку дороги є платними** для автомобілістів, але форми оплати різні. **Безкоштовних доріг не існує.**

Для більш детального аналізу розглянемо кожен випадок окремо.

1. Фінансування будівництва та експлуатації доріг за бюджетні кошти (Дорожній фонд)

На сьогодні цей механізм фінансування **працює**, але має такі недоліки:

- ◆ Низький рівень конкуренції (переважно без участі іноземних компаній).
- ◆ Низька якість доріг.

Механізм роботи виглядає наступним чином:

- 1) Укравтодором організовується тендер на будівництво або ремонт дороги через систему PROZORRO.
- 2) У тендері приймають участь переважно **2-3** українські компанії. Більше **50%** ринку – **п'ять** компаній: **чотири** вітчизняні, і **одна** турецька — ОНУР.
- 3) Переможець тендеру розпочинає будівництво або ремонт певної ділянки дороги, переважно за власні кошти. Умови оплати відрізняються у залежності від договору і можуть бути змінені додатковими угодами.
- 4) Після завершення робіт та проходження відповідного державного контролю оплата здійснюється із Дорожнього фонду.

2. Фінансування доріг за кошти МФО (ЕБРР, МБРР, ЄІБ)

На сьогоднішній день цей механізм **не працює** і має наступні особливості:

- ◆ Високий рівень конкуренції (переважно іноземні компанії).
- ◆ Висока якість доріг.

Механізм фінансування у спрощеному вигляді:

- 1) МФО за участю Укрдорінвесту (проектного офісу, створеного з ініціативи МФО), що представляє інтереси Укравтодору, організовує тендер на будівництво або ремонт дороги.
- 2) У тендері приймають участь **20-50** компаній, переважно іноземні (🇨🇳 Китай, 🇹🇷 Туреччина, 🇦🇿 Азербайджан і т.д.).
- 3) Переможець тендеру розпочинає будівництво або ремонт певної ділянки дороги, переважно за власні кошти. Умови оплати чітко зафіксовані у договорі.
- 4) Після завершення робіт та проходження відповідного контролю інженера-консультанта оплата здійснюється МФО.

5 У держави виникає кредитне зобов'язання перед МФО, яке вона з часом погашає за рахунок бюджетних коштів. Умови кредитування є досить лояльними. Відсоткова ставка — LIBOR + **1-2%**, що приблизно складає **3-4%** річних. На період реалізації проекту по будівництву дороги (приблизно **5** років) надається пільговий період.

Слід зазначити, що кредит МФО також виплачується за рахунок бюджетних коштів, тобто коштів платників податків. Проте відмінність полягає в тому, що по виплаті надається відстрочка, за яку держава має сплати ціну у вигляді відсотка по кредиту.

До учасників тендеру застосовуються досить жорсткі вимоги, які не здатна виконати жодна українська компанія, наприклад:

- ◆ Прибуткова діяльність протягом останніх **5** років, підтверджена висновком міжнародної аудиторської компанії.
- ◆ Наявність вільних грошових коштів на рахунках (або можливості їх залучення у банків), необхідних для того, щоб розпочати дорожньо-будівельні роботи (**10-20 млн євро**).
- ◆ Бездоганна ділова репутація.

Важливим фактором є те, що в зазначеному механізмі фінансування іноземні підрядники майже не контактують з державою, а контактують безпосередньо з МФО. Тому рівень бюрократичних процедур є досить низьким, а корупційна складова майже відсутня.

3. Фінансування доріг за кошти приватних західних інвесторів (наприклад, Vinci, Bouygues і т.д.)

На сьогоднішній день цей механізм **не працює**. В Україні платних автобанів немає.

Але може працювати наступним чином:

- 1** Укравтодор організовує тендер на будівництво платної дороги через систему PROZORRO.
- 2** Іноземні інвестори приймають участь у тендері.
Скоріше за все, це будуть компанії, що вже мають певний досвід роботи на пост радянському просторі. Наприклад,  французькі інвестиційні фонди Bouygues та Vinci, які реалізували проект по будівництву захисної арки над 4-м реактором у Чорнобилі та декілька проектів по будівництву доріг у  Росії (у т. ч. автобану Москва – Петербург) та  Азербайджані.
- 3** Інвестори будують дороги за власні кошти.
- 4** Після введення дороги в експлуатацію інвестори фактично отримують право розпоряджатися нею і починають стягувати плату з автомобілістів за проїзд.

Слід зазначити, що у договорі концесії визначається мінімальний рівень прибутку, який має отримати інвестор. **А недоотриману частину держава має компенсувати із бюджету.**

Як показує світова практика, значна кількість проектів концесійних доріг не досягають мінімального рівня прибутковості і фактично фінансується за рахунок держави. Тому до будівництва платних доріг слід підходити дуже виважено, значну увагу приділяти ТЕО проекту.

Згідно із результатами дослідження, що проводила IFC (The World Bank Group) та виклала їх у своїй «Стратегії пріоритизації інвестицій, фінансування та модернізації дорожнього сектору України» у липні 2018 року, за попередніми розрахунками, економічно привабливі проекти є. Проте, лише у тому випадку, якщо будувати дороги не «з нуля», у чистому полі (greenfield), а реконструювати вже існуючі (brownfield).

ОПИС СТАНУ КОНКУРЕНЦІЇ ТА ПРОВАЛІВ НА РИНКУ

На сьогоднішній день **більше 50% ринку** дорожніх робіт, що здійснюються згідно бюджетних програм і проходять на тендерній основі через систему PROZORRO, займає лише **5 підрядників**, з яких тільки **один** іноземний — це турецька компанія ОНУР, і **4** українські:

- ◆ Автомагістраль-Південь;
- ◆ Техно-Буд-Центр;
- ◆ Ростдорстрой;
- ◆ ПБС.

ТОП-10 ПІДРЯДНИКІВ НА ТЕНДЕРАХ ПО РЕМОНТУ ДОРІГ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ СТАНОМ НА 30.09.2018

Підрядник	Сума, млрд грн	%
ТОВ «Автомагістраль-Південь»	4,27	18,5%
ТОВ «Онур Конструкціон Интернешнл» (🇹🇷 Туреччина)	2,30	10,0%
ТОВ «Техно-Буд-Центр»	1,77	7,7%
ТОВ «Ростдорстрой»	1,53	6,6%
ТОВ «ПБС»	1,41	6,1%
ПП «Полтавабудцентр»	1,11	4,8%
ТОВ «ШБУ-77»	0,99	4,3%
ТОВ «Спільне українсько-німецьке підприємство «АВТОСТРАДА»»	0,87	3,8%
ТОВ «Луцькавтодор-сервіс»	0,79	3,4%
ТОВ «Славдорстрой»	0,69	3,0%

ТОП-10 ПІДРЯДНИКІВ НА ТЕНДЕРАХ ПО РЕМОНТУ ДОРІГ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ СТАНОМ НА 30.09.2018 (За даними CoST)

Підрядник	Сума, млрд грн	%
ТОВ «Будінвест Інженіринг»	1,65	21,8%
ТОВ «Спецдоррембуд»	1,22	16,4%
ТОВ «Спец Комплект Постач»	0,58	7,7%
ПП «Автомагістраль»	0,48	6,3%
ТОВ «БУД регіон»	0,31	4,1%
ТОВ «Славдорстрой»	0,24	3,2%
ТОВ «Онур Кострукціон Интернешнл» (🇹🇷 Туреччина)	0,24	3,2%
ТВД Шляхове ремонтне-будівельне управління №65	0,17	2,3%
ТОВ «Луцькавтодор-сервіс»	0,16	2,2%
ТОВ «Будівельна компанія ЕСЮ Україна»	0,13	1,7%

ТОП-10 КОНТРАКТІВ НА ТЕНДЕРАХ У 2017 РОЦІ (За даними CoST)

Підрядна організація	Країна походження	Протяжність ділянки	Ціна за 1 км, млн грн	Гарантія, років
ТОВ «Автомагістраль Південь»	 Україна	108,1	10,4	3
ТОВ «Автомагістраль Південь»	 Україна	84,4	11,3	5
ТОВ «Автомагістраль Південь»	 Україна	80,7	10,4	3
ТОВ «Автомагістраль Південь»	 Україна	68,5	11,6	3
ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕШНЛ»	 Туреччина	62,5	11,8	3
DROG-BUD Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia	 Польща	53,0	12,2	0
ТОВ ПБС	 Україна	50,3	12,3	10
ТОВ «Шляхове будівництво «Альтом»	 Україна	41,4	14,9	3
ТОВ «Автомагістраль Південь»	 Україна	21,5	28,3	5
DROG-BUD Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia	 Польща	46,3	12,7	0

СТАТИСТИКА УЧАСТІ У ТЕНДЕРАХ НА PROZORRO ТОП-5 ПІДРЯДНИКІВ СТАНОМ НА ВЕРЕСЕНЬ 2018 Р.¹

	Автомагістраль Південь	ОНУР	ПБС	Ростдор-строй	Техно-Буд-Центр
Сума тендерів, у яких брали участь, млрд грн	57,0	41,4	22,2	30,1	22,8
Сума підписаних договорів (виграні тендери), млрд грн	17,8	9,9	6,3	6,0	4,8
% виграних тендерів	31%	24%	28%	20%	21%
Кількість лотів	597	581	267	348	465
Кількість підписаних договорів	167	249	104	117	262
% виграних договорів	28%	43%	39%	34%	56%

Конкуренція на ринку є низькою. У тендерах навіть на великі суми приймають участь переважно **2-3 компанії**, а інколи — лише **1**, яка і стає переможцем. Дуже рідко можна спостерігати **4** і більше учасників.

Окрім того, майже у кожній області щонайменше **50-60% ринку** займають лише **1-2 компанії**. Наприклад, у Львівській області, це Автомагістраль-Південь та турецький ОНУР.²

У деяких областях більше **80% ринку** займає лише **одна** компанія, що дає підстави говорити про **відсутність реальної конкуренції у регіоні**. Наприклад, у Івано-Франківській, це місцева компанія ПБС.³

Абсолютно інакше йдуть справи з проектами, що фінансуються за рахунок кредитних коштів міжнародних фінансових організацій (МФО). За даними **Укрдорінвесту**, що їх координує, у тендерах беруть участь **від 15 до 50 компаній** з усього світу, у т. ч.  Китаю,  Туреччини,  Італії,  Німеччини.

¹ [http://bi.prozorro.org/sense/app/fba3f2f2-cf55-40a0-a79f-b74f5ce947c2/sheet/6a250824-ff2f-4c9d-a36b-4bdd01a8c37d/state/analysis/select/Kod%20учасника/\[34252469\]#view/pEh](http://bi.prozorro.org/sense/app/fba3f2f2-cf55-40a0-a79f-b74f5ce947c2/sheet/6a250824-ff2f-4c9d-a36b-4bdd01a8c37d/state/analysis/select/Kod%20учасника/[34252469]#view/pEh)

² <https://clarity-project.info/entity/25253009>

³ <https://clarity-project.info/entity/25825434>

Наприклад, тендером на ремонт декількох ділянок дороги Київ - Чернігів - Нові Яриловичі (довжиною **80 км**) у рамках спільного проекту ЄБРР та ЄІБ «Пан'європейські коридори», що був оголошений к лютому цього року, зацікавилися **50** компаній, з яких **14** — це фірми з 🇹🇷 Туреччини, **10** — з 🇨🇳 Китаю, **7** — з 🇺🇦 України, **4** — з 🇦🇿 Азербайджану, **3** — з 🇮🇹 Італії, по **2** компанії з 🇰🇿 Казахстану і 🇧🇪 Білорусі, по **одній** з 🇱🇹 Литви, 🇲🇰 Македонії, 🇦🇲 Вірменії, 🇮🇷 Ірану, 🇩🇪 Німеччини, 🇵🇱 Польщі, 🇬🇪 Грузії та 🇮🇳 Індії.

Загальна вартість проекту склала понад **100 млн доларів**¹.

Варто зазначити, що іноземні підрядники володіють більш сучасними будівельними технологіями і технікою, ніж українські компанії, і будують більш якісні дороги.

На сьогоднішній день діють **3** програми з МФО: **2** з МБРР та **одна** спільна з ЄБРР та ЄІБ.

ДІЮЧІ ПРОГРАМИ З МФО

Проект	МФО	Суть
Другий Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху	МБРР	Капітальний ремонт ділянок автомобільної дороги М-03 Київ-Харків-Довжанське , протяжністю 157,2 км, 84,4 км і 20,8 км . Також в даний проект входить капітальний ремонт ділянки полотна траси М-12 між Хмельницьким і Вінницею, загальною довжиною 40,8 кілометрів .
Проект розвитку дорожньої галузі	МБРР	Роботи по реабілітації ділянок траси М-03 Київ-Харків-Довжанське , реабілітацію дороги М-14 на ділянці Херсон-Миколаїв-Кропивницький і проектування реабілітації траси Львів-Херсон . Також проект включає в себе контракти на виконання робіт з розвитку мережі та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування на основі контрактів OPRC на ділянці траси М-06 Київ-Чоп, протяжністю 398 км , а також на ділянці автодороги М-03 Київ-Харків-Довжанське, протяжністю 191,85 кілометрів .
Пан'європейські коридори	ЄБРР, ЄІБ	Поліпшення експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до Києва . Загальна протяжність автомобільних доріг, які входять в проект, становить 567 кілометрів , у т. ч. контракт OPRC на утримання ділянки траси М-06 Київ-Чоп, протяжністю 187 кілометрів .

Слід відзначити, що **вимоги до учасників тендерних торгів, організованих МФО, є досить високими**. Більшість українських підрядників їм не відповідають.

Наприклад, для прийняття участі у згаданому вище тендері на ремонт дороги Київ-Чернігів-Яриловичі, учасник мав відповідати наступним мінімальним кваліфікаційним вимогам:

- 1 Відмінна ділова репутація.** За наявності будь-якої інформації про невиконання або неналежне виконання контрактів учасника або партнера СП, його заява могла бути відхилена.
- 2 Наявність середньорічного будівельного обороту** у ролі головного підрядника протягом останніх **5-ти років** у сумі **не менше 30-50 млн євро**, в залежності від лоту, на який претендував учасник (**19-37 км** ремонту дороги).

¹ http://ukravtodor.gov.ua/4489/oholoshennia/zaprosnennia_do_uchasti_u_tenderi_na_remont_dilianky_avtomobilnoi_dorohy_m-01_kyiv_chernihiv_novi_yarilovychi_km_18_730_km_98_800.html

- 3 **Наявність вільних ресурсів** (ліквідних активів, кредитних ліній) або доступу до них, що дозволяло залучити потік грошових коштів, у необхідному обсязі для початку виконання робіт (протягом перших 4-х місяців) — **6,5-11 млн євро** в залежності від лоту.
- 4 **Стабільність фінансового стану та довгострокова прибутковість.** Для цього необхідно було надати фінансову звітність, що пройшла аудиторську перевірку протягом останніх 5-ти років, та прогнозні дані (фінансову модель) на наступні **два** роки, ґрунтуючись на поточних зобов'язаннях за контрактами і планових обсягах робіт.
- 5 **Успішний досвід у ролі генерального підрядника** за останні 5 років при виконанні щонайменше **3 проектів**, які подібні за характером і складністю з контрактом, на який претендував підрядник, вартістю не менше **32-53 млн євро**, у залежності від лоту. Альтернатива — **один-два** проекти, але вартістю не менше **96-159 млн євро**.
- 6 **Наявність кваліфікованого персоналу** та достатня **технічна оснащеність**.

Чому іноземні підрядники не охоче беруть участь у тендерах, що проходять через систему PROZORRO:

- 1 Відсутня **економічна доцільність** виходу на ринок. Немає сенсу конкурувати з локальною компанією, яка готова виконати роботу у **2** рази дешевше.
- 2 Низька довіра до **механізму оплати**. Важливо враховувати той факт, що лише у січні цього року в Україні з'явилося цільове джерело фінансування галузі (Дорожній фонд).

Перевага тендерів, що проводяться МФО за участю Укрдорінвесту, полягає у тому, що **підрядник має справу безпосередньо з МФО**, а не з бюрократичною і корумпованою державною структурою. МФО, у свою чергу, виступають **гарантом оплати за виконані роботи**.

Рекомендації (стосовно конкуренції)

На нашу думку, одним із шляхів покращення якості доріг є **підвищення рівня конкуренції** на ринку та **створення комфортних умов роботи для іноземних підрядників, в наслідок чого з'являться західні стандарти якості та реальна конкуренція для вітчизняних компаній**. Вітчизняні компанії будуть вимушені наздогнати іноземні.

У результаті **на ринку мають лишитися лише ті гравці, що можуть будувати якісні дороги**. Всі, хто не зможуть відповідати новим стандартам, будуть вимушені залишити ринок.

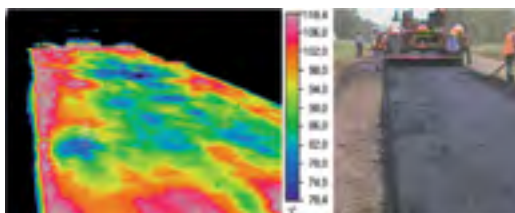
ТЕХНОЛОГІЇ ТА ТЕХНІКА

Технології для будівництва асфальтобетонних доріг. Краща світова практика.

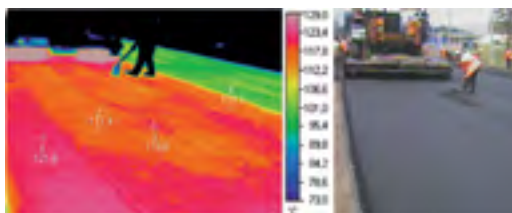
На нашу думку, вагомою причиною поганої якості доріг в Україні є **недостатнє використання підрядниками сучасних технологій і техніки**.

Однією з таких технологій є перевантажувач асфальтобетонної суміші, який вперше був застосований в США ще на початку 90-х років минулого століття і фактично зробив революцію на світовому ринку будівництва асфальтобетонних доріг.

Суть технології полягає в тому, що в процесі укладання асфальтобетонна суміш ретельно перемішується і підігривається до необхідної температури у перевантажувачі та безперервно подається на асфальтоукладальник. Таким чином, **вирішується проблема температурної та фракційної сегрегації**. У результаті дорожнє покриття виходить більш гладким, служить довше, зменшується вірогідність утворення ям та колійності у майбутньому.



Без використання перевантажувача



З використанням перевантажувача

На сьогоднішній день технологія використовується у багатьох розвинених країнах світу, зокрема у США, Канаді, Китаї, Франції, Німеччині, Швеції, Норвегії, Ісландії.



Використання перевантажувача у Ісландії



Використання перевантажувача у Німеччині

Особливо важливим є те, що застосування технології мало також **суттєвий економічний ефект**. Наприклад, з початку використання перевантажувача у штаті Вашингтон (США) термін служби асфальтобетонних доріг збільшився з **5-6** до **11-12** років, а бюджет на утримання скоротився у **3** рази протягом **10** років.

Рекомендація!

Враховуючи позитивний досвід використання технології у багатьох розвинених країнах світу (best practice), **рекомендуємо впровадити її застосування в Україні** на мережі автомобільних доріг України шляхом внесення відповідних змін у ДБН.

БУДІВНИЦТВО ЦЕМЕНТОБЕТОННИХ ДОРІГ

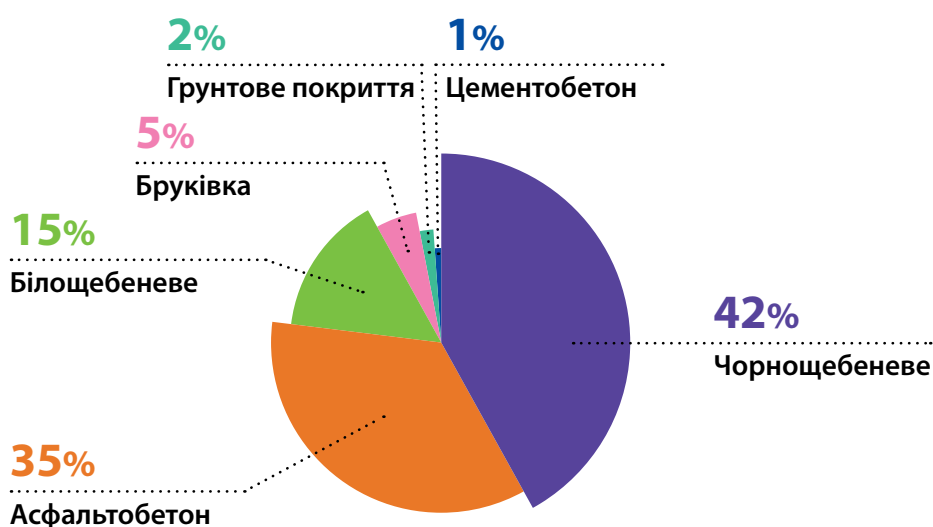
Одним з можливих шляхів вирішення проблеми якості доріг в Україні є будівництво цементобетонних доріг.

У багатьох розвинених країнах світу цементобетонні дороги займають значну частку у загальній дорожньої мережі: в  США — **60%**, в  Німеччині — **42%**, в  Чехії — **22%**.

У  Китаї, який є світом лідером з виробництва бетону, щороку будується більше **20 тис. км** швидкісних цементобетонних доріг.

В Україні на сьогодні цементобетонних доріг практично немає. Їх частка в дорожній мережі складає **близько 1%**.

СТРУКТУРА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ ЗА ТИПОМ ПОКРИТТЯ¹



Особливості цементобетонних доріг:

1 Термін служби

Більш довговічні, ніж асфальтобетонні: служать в **2-3** рази довше — **20-25 років**, за умови дотримання технології будівництва.

2 Ціна

У всьому світі **цементобетонні дороги** коштують дорожче на **30-40%** дорожче асфальтобетонних, але за рахунок довговічності є економічно більш вигідними в довгостроковій перспективі.

З огляду на наявність на території України **12** цементних заводів (**11** з яких належать іноземним компаніям), вартість їх будівництва може бути на рівні асфальтобетонних доріг. Це підтверджується даними ДерждорНДІ (структура Укравтодору).

Важливо враховувати той факт, що на сьогодні **80%** бітуму, який використовується для будівництва асфальтобетонних доріг в Україні, є імпортом.

3 Технологія

Бетон не терпить помилок і прорахунків при будівництві. Їх досить важко виправити, на відміну від асфальтобетону. Якщо пішла тріщина, потрібно

¹ Дані Міністерства інфраструктури України

повністю міняти шматок дороги. З огляду на наявність проблеми контролю якості доріг в Україні, цій особливості важливо приділити особливу увагу. В іншому випадку є ризик значного збільшення витрат на перероблення доріг.

Застигає набагато довше, ніж у асфальтобетон — до місяця. З огляду на низьку щільність дорожньої мережі в Україні, масове будівництво цементобетонних доріг замість діючих буде проблематичним, тому що транспортний потік необхідно направляти в об'їзд. Більш того, це викличе хвилю невдоволення у мешканців населених пунктів, через які поїдуть автомобілі.

Складніше ремонтувати, ніж асфальтобетон. Тому цементобетонні дороги намагаються не будувати в населених пунктах. Інакше доводиться часто перекривати всю дорогу під час ремонту. Один з можливих варіантів вирішення даної проблеми — використання технології нанесення тонкого шару асфальту на цементобетон. Це покращує зносостійкість і спрощує ремонт.

Основні перешкоди для масового будівництва цементобетонних доріг:

1 Відсутній кваліфікований персонал

За даними ДерждорНДІ на сьогоднішній день в Україні тільки близько **15** компаній, що займаються проектуванням, і близько **200** сертифікованих проєктантів. Для масового будівництва доріг цього недостатньо. Це пов'язано, зокрема, з низьким рівнем оплати фахівців (**6-7 тис. грн** в місяць). У більшості європейських країн проєктні роботи оцінюються в розмірі **5-6%** від вартості проєкту, в Україні — близько **1%**.

2 Відсутня необхідна техніка.

Для масштабного будівництва цементобетонних доріг у українських компаній відсутня необхідна техніка. Тому будівництво діючих доріг відбувається із залученням китайського підрядника.

3 Проблема контролю якості.

Як вже було сказано вище, для будівництва цементобетонних доріг необхідно приділяти значну увагу контролю якості, тому що на відміну від асфальтобетону будь-яке порушення технології і прорахунок дуже важко виправити. Сьогодні в Україні існує проблема з контролем якості, що також не дає можливість почати масове будівництво бетонних доріг.

Рекомендації (стосовно цементобетонних доріг)

При проведенні тендерів передбачати можливість використання технології цементобетонних доріг виходячи з таких переваг:

- 1** Наявність власної сировинної бази (**12** цементних заводів) і незалежність від російського бітуму.
- 2** Більший рівень зносостійкості (**20-30** років служби у порівнянні з **5-6** роками у асфальтобетонних).

Висновок (стосовно технологій)

На сьогоднішній день недостатньо використовуються сучасні технології та техніка при будівництві доріг, що негативно впливає на якість доріг. Рекомендуємо створити комфортні умови для роботи іноземних підрядників або спільних підприємств. Це дасть можливість використовувати іноземний досвід та найкращі сучасні технології.

КОНЦЕСІЙНІ ДОРОГИ

Один із шляхів розвитку мережі автомобільних доріг України — будувати **платні дороги на умовах концесії (державно-приватне партнерство)**.

Концесійні дороги — це траси, побудовані приватним інвестором, який має право брати з водіїв плату за проїзд.

Ці дороги належать державі, але передаються у довгострокове користування приватним компаніям.

Переваги концесійних доріг:

- ◆ Більш **якісні** з розвиненою придорожною інфраструктурою (мережами АЗС, магазинів).
- ◆ **Швидкісні** (дозволяють скоротити час поїздки, зазвичай на **25-30%**).

Особливості концесійних доріг:

- ◆ Будуються паралельно безкоштовним державним дорогам.
- ◆ У випадку недоотримання прибутку інвестором, держава має компенсувати ці кошти з бюджету.

Перспективи розвитку концесійних доріг в Україні

На сьогоднішній день в Україні платних доріг не існує і, за оцінками офісу, протягом наступних **2-3** років розбудови концесійних доріг не передбачено.

Причини:

1 Відсутня економічна доцільність.

Будь який приватний інвестор зацікавлений у максимізації прибутку. Для того щоб будівництво платної дороги мало економічний сенс, необхідно забезпечити:

- ◆ **належний потік автомобілей** (принаймні **25-30 тис.** щоденно);
На сьогоднішній день в Україні таких ділянок небагато. Попередньо розглядалися лише **2** проекти: Київ-Біла Церква (довжиною близько **80 км**) та Львів-Краковець (місто на кордоні з  Польщею, довжиною близько **70 км**).
- У липні 2018 року французька компанії Bouygues, один з найбільших європейських інвесторів на ринку платних доріг, почала розробляти ТЕО проекту дороги Київ - Біла Церква.
- ◆ **можливість та готовність водіїв платити за проїзд** (принаймні **6-9 євроцентів**, тобто **2-3 гривні** за **1 км** проїзду).
Згідно даних Держкомстату, середня заробітна платня в Україні у жовтні 2018 р. склала **9218 грн** (еквівалентно **325 долл. США**), що в середньому у **3-4** рази менше ніж у країнах Центральної та Східної Європи ( Польща,  Чехія,  Словачія), та у **9-10** разів, ніж у країнах Західної Європи ( Німеччина,  Італія,  Франція).
- Враховуючи надзвичайно низьку платоспроможність українців (найнижчу серед країн Європи), вважаємо, що вартість проїзду **2-3 грн** за кілометр на сьогоднішній день є неприйнятною для більшості українських автомобілістів.

Слід зазначити, що **2-3 грн (6-9 євроцентів)** — це мінімальний рівень цін у Європі. На певних автобанах країн Західної Європи вартість проїзду складає **50-70 євроцентів** за **1 км**.

Окрім того, за нашими оцінками, будівництво доріг з «нуля» (greenfiled) в Україні є майже неможливим, оскільки вартість greenfiled будівництва у **2.5-3** рази вища за brownfiled, що знижує ROI до **<5%** або до від'ємних значень¹. Інвестору є сенс лише реконструювати існуючу дорогу (brownfiled). Чинне законодавство таку можливість передбачає.

2 Відсутні комфортні умови для роботи західних інвесторів:

- ◆ високі ризики неповернення інвестицій через політичну та економічну нестабільність у країні;
- ◆ корупційна складова;
- ◆ недосконала законодавча база та наявність складних бюрократичних процедур.

Слід відзначити, що на сьогодні іноземні компанії неохоче приймають участь в українських тендерах на будівництво доріг, що організовуються державою в особі Укравтодору. Окрім зазначених вище причин є ще недостатня віра у існуючі механізми оплати.

У той же час, іноземні компанії охоче приймають участь у тендерах на будівництво українських доріг, що організовані МФО (ЄБРР, МІБ, ЄБРР) через Укрдорінвест.

Враховуючи вказане вище, вважаємо що розвиток концесійних доріг в Україні можливий в перспективі, проте не раніше ніж через **2-3** роки та за виконання наступних умов:

- 1 зростання української економіки та платоспроможності українського населення;
- 2 стабілізації політичної ситуації (у т. ч. врегулювання військового конфлікту на Сході України) та збільшення гарантій повернення інвестицій;
- 3 зменшення корупційної складової та нормалізації регуляторного поля, що зробить роботу інвесторів більш комфортною.

Окрім того, вважаємо, що будівництво платних (концесійних) доріг в Україні не буде масовим у будь-якому випадку, та не вирішить проблему українських доріг концептуально. Проте це **може бути початком роботи для крупних іноземних інвесторів та підрядників на українському ринку**. У першу чергу, це можуть бути французькі групи Vinci та Bouygues, які вже мають досвід роботи на ринку СНГ.

¹ <http://documents.worldbank.org/curated/pt/908121530528798409/pdf/Strategy-for-Prioritization-of-Investments-Funding-and-Modernization-of-Ukraine-s-Road-Sector.pdf>

ПРИКЛАДИ ВАРТОСТІ ПРОЇЗДУ ПО ПЛАТНИХ ДОРОГАХ У КРАЇНАХ ЄВРОПИ



ІТАЛІЯ

Магістраль	Дільянка	Довжина	Плата	Ціна за 1 км
A1	Мілан-Неаполь	776	57,1	0,07
A3	Неаполь-Салерно	52	2,1	0,04
A4	Турин-Трієст	530	47,3	0,09
A5	Турин-Аоста	163	27	0,17
A6	Турин-Савона	143	12,6	0,09



ІСПАНІЯ

Магістраль	Дільянка	Довжина	Плата	Ціна за 1 км
AP-1	Бургос-Армінійон	84	12,25	0,15
AP-2	Зарагоза-AP-7	225	24,25	0,11
AP-4	Севіль-Кадіз	95	7,3	0,08
AP-6	Мадрид-Аданеро	74	12,5	0,17
AP-8	A63 (Франція)-Більбао	105	5,35	0,05



ФРАНЦІЯ

Магістраль	Дільянка	Довжина	Плата	Ціна за 1 км
A1	Париж-Ліль	221	16,6	0,08
A2	Комбль - кордон з Бельгією	62	3,9	0,06
A4	Париж-Страсбург	489	38,8	0,08
A5	Париж-Лангрес	288	18,3	0,06
A6	Париж-Леон	465	34,8	0,07

Способи оплати концесійних доріг

Історично в Україні сприйняття використання дорожньої інфраструктури базується на твердженні, що дороги мають бути безкоштовними та належати громадянам. Проте ця думка є помилковою, тому що оплата за користування дорогами існує та має різні механізми.

Чи варто будувати платні дороги з нуля (greenfield)?

Платна дорога може бути збудована паралельно безкоштовній у тому випадку, якщо існує розвинена мережа безкоштовних доріг (як у Європі). Мета платної дороги — поліпшити комфорт для автомобілістів (скоротити час подорожі).

У нас же значні проблеми з діючою мережею. Вона є недостатньо розвинутою, як кількісно, так і якісно. Тому наразі більш ефективною альтернативою є ремонт деяких ділянок ключових доріг.

Слід констатувати той факт, що у будь-якому випадку за дороги платить споживач. Незалежно від того чи є дороги платними, або безкоштовними — відрізняються лише форми оплати.

Якщо дороги безкоштовні, то оплата йде через акциз на паливо. Ці кошти потрапляють у Дорожній фонд, за якого і фінансується будівництво доріг.

Рекомендації (стосовно концесійних доріг)

1 До будівництва варто підійти комплексно

Необхідно розробити середньострокову програму будівництва на **5** років. Включити в неї щонайменше **10** проектів. Робота над одним проектом для інвестора може бути недоцільною, оскільки це потребуватиме великих видатків подолання бар'єру входу на ринок (відкриття представництва, найму персоналу, перевезення техніки і т. д.).

2 Надати реальні гарантії повернення інвестору мінімального рівня прибутковості

Світова практика свідчить, що більшість концесійних проектів є неопкупними і потребують компенсації за рахунок бюджетних коштів. Це можна робити за рахунок коштів Дорожнього фонду (певний резерв) або за рахунок створення нового аналогічного надійного механізму. На нашу думку, іноземні інвестори не будуть вкладати кошти в українські дороги, поки не отримають від держави реальну гарантію їх повернення.

3 Будувати не паралельно діючим, а виключно замість діючих

Причини:

В Україні **не достатньо розвинена мережа доріг**, щоб будувати паралельно для оптимізації маршрутів. Наразі діюча мережа потребує більше уваги, щоб мати можливість з'єднати якісними дорогами всі обласні центри.

Не достатньо трафіку на шосе. Платні дороги вирішують питання заторів. Проте в Україні ця проблема є виключно у великих містах - на шосе заторів майже немає (на відміну від країн Західної Європи та США).

4 Головну увагу слід приділити економічній доцільності конкретного проекту

Слід пам'ятати, що будь-яку дорогу зрештою фінансують ті, хто по ній їздить — автомобілісти. Перед будівництвом платної дороги дуже важливо оцінити економічну доцільність проекту.

Витрати на будівництва необхідно порівняти з витратами на дорогу, що фінансується за рахунок коштів МФО або ДФ.

Ефективними є ті проекти, що зможуть самоокупитися, тобто не потребуватимуть дотацій з державного бюджету. При розрахунку окупності проекту, на нашу думку, слід виходити з того, що вартість проїзду за **1 км** платної дороги не може перевищувати **6 євроцентів (2 грн)**.

Рекомендації стосовно ключових доріг (міжнародних та національних)

1 Зобов'язати підрядників, що приймають участь у тендерах на будівництво або ремонт ділянок ключових доріг державного значення (міжнародних та національних), **використовувати лише сучасні технології та техніку**. Наприклад, перевантажувач асфальтобетонної суміші, що надає можливість значно підвищити якість та довговічність доріг.

2 **Залучати до контролю** за будівництвом або ремонтом ділянок ключових доріг (міжнародних та національних) **незалежних іноземних експертів-інженерів** з відмінною репутацією, що її цінують.

- 3 > Організувати **якісне експлуатаційне обслуговування** ключових доріг, оскільки не достатньо побудувати дорогу, треба ще й дбати про її належну експлуатацію.

Тому рекомендуємо після завершення будівництва або ремонту передавати на утримання дороги тій компанії, що виконувала роботу. У 2017 році був запущений перший експериментальний проект з турецькою компанією ОНУР на ділянці довжиною **200 км** міжнародної автостради Київ-Чоп.

Протягом **7** років компанія повинна ремонтувати асфальтове покриття, наносити розмітку, чистити сніг, стригти газони, прибирати сміття, стежити за туалетами вздовж траси. Ця робота фінансується за рахунок кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку.¹

- 4 > Створювати **спільні підприємства** (українсько-німецькі, українсько-турецькі наприклад), що дасть можливість переймати найкращій досвід та технології.

- 5 > Створити **єдині, зрозумілі для всіх гравців правила гри** і максимально стандартизувати умови роботи.

¹ <https://tsn.ua/ukrayina/recept-idealnoyi-dorogi-yak-na-lvivschini-stvorili-idealni-200-km-pokrittya-na-mizhnarodniy-trassi-932880.html>

ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА ТА АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Хоча метою цього дослідження є ринок дорожнього будівництва та ремонту, буде не вірним розглядати даний ринок поза контекстом інших видів транспортних мереж. Спробуємо розглянути автомобільний транспорт у порівнянні з іншими видами транспортування.

Згідно дослідження BRDO «Стимулювання промислових підприємств до енергоефективності та захисту клімату»¹ **19,5%** всіх енерговитрат України приходить на транспорт. У порівнянні з **33,15%**² енерговитрат на транспортний сектор ЄС це показник є дуже позитивним.

Це пояснюється розподіленням вантажопотоку за видами транспорту — на долю залізничного транспорту в Україні припадає **66,5%**³ проти **17,3%**⁴ у ЄС.

Енергоефективність

Згідно дослідження DB Group (Deutsche Bahn) вантажні перевезення залізницею у **3,7** разів⁵ ефективніше за автомобільний вантажний транспорт, за даними US transport Energy book ця різниця ще більша — **11,6** разів⁶.

ТАБЛИЦЯ СПОЖИВАННЯ ЕНЕРГІЇ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

US TRANSPORT ENERGY BOOK:

Вид транспорту	Витрати палива	
	БТО/коротка тонна-миля	МДж/тонно-кілометр
Внутрішній водний	217	0,16
1й клас залізниць	289	0,21
Автомобільний вантажний	3 357	2,4
Авіаційний вантажний	9 600	6,9

DB GROUP:

Вид транспорту	МДж/тонно-кілометр
Морський	0,11
Залізничний вантажний	0,35
Залізничний пасажирський дальнього сполучення	0,38
Приміський залізничний	0,98
Автобусний	1,22
Автомобільний вантажний	1,31
Повітряний	10,64

¹ <https://regulation.gov.ua/book/134-stimuluvanna-promislovih-pidpriemstv-do-energoefektivnosti-ta-zahistu-klimatu>

² <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/energy-consumption-and-energy-efficiency-trends-eu-28-period-2000-2016>

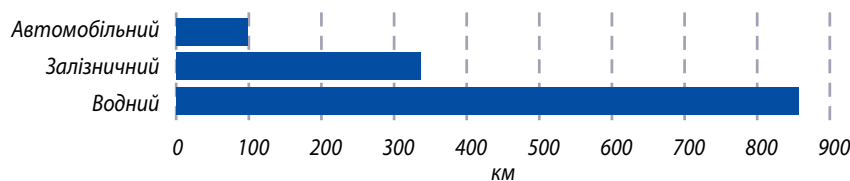
³ http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/xls/opv_2018_u.xlsx

⁴ <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

⁵ <https://ib.deutschebahn.com/ib2016/en/group-management-report/group-performance-environmental-dimension/progress-in-climate-protection/energy-efficiency-increased/>

⁶ https://tedb.ornl.gov/wp-content/uploads/2019/03/TEDB_37-2.pdf

Ці дані можливо представити у вигляді дистанції на яку можливо перевезти **1 тону** використавши **1 галон США (3,785 літрів)**.



Викиди CO₂

Аналогічно з енерговитратами, автомобільний транспорт значно поступається залізничному транспорту за кількістю шкідливих викидів до атмосфери, як у вантажному, так і у пасажирському сегменті¹.

Вид транспорту	Грам CO ₂ /км	Грам CO ₂ /пасажир-км
Залізничний	15,6	28,39
Автомобільний	139,8	101,61
Внутрішній водний	50,62	240,31
Морський	135,83	
Повітряний		244,09

Виходячи з наведених факторів, з точки зору ефективності використання енергоресурсів та викидів CO₂, автомобільний транспорт у разі поступається залізничному та внутрішньо водному транспорту, що свідчить, та підтверджується глобальними цілями ЄС, про доцільність стимулювання в першу чергу розвитку залізничного то річкового транспорту.

Зважаючи на значну наявну долю залізничного транспорту в Україні та необхідності забезпечення мобільності населення, доцільність відновлення мережі автомобільних доріг не втрачає своєї першочергової пріоритетності у поєднанні зі стимулюванням розвитку залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також довгострокового плану розвитку вантажної та пасажирської інфраструктури як складових частин мультимодального комплексу перевезень.

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/energy-efficiency-and-specific-co2-emissions/energy-efficiency-and-specific-co2-9>

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО РОЗДІЛУ 1

- 1 Урядом України має бути або самостійно визначено, або прийнято наявні цілі ЄС щодо лімітування викидів CO₂ автомобільним транспортом в Україні.
- 2 Розробити довгостроковий (10+ років) план розвитку мультимодальної транспортної мережі в Україні.
- 3 Визначити в ньому цілі енергоефективності, граничні розміри викидів CO₂ по видам транспортних засобів та видах транспорту.
- 4 Визначити в ньому цілі щодо ваги кожного виду транспорту в загальному вантажообігу України.
- 5 У відповідності до цього плану розробити та оновлювати середньострокові плани стимулювання того чи іншого виду транспорту.
- 6 У відповідності до середньострокових планів корегувати щорічно пріоритети капітального ремонту та нового будівництва автомобільних шляхів.

2 | АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ ДОРІГ

2.1

ОПИС ІСНУЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють дорожнє будівництво та ремонт є:

Закони України:

- 1» Про дорожній рух
- 2» Про транспорт
- 3» Про автомобільні дороги
- 4» Про джерела фінансування дорожнього господарства України
- 5» Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг
- 6» Про місцеве самоврядування в Україні
- 7» Про будівельні норми
- 8» Про автомобільний транспорт
- 9» Про регулювання містобудівної діяльності
- 10» Про основи містобудування
- 11» Про архітектурну діяльність
- 12» Про ліцензування видів господарської діяльності
- 13» Про Національну поліцію
- 14» Про ратифікацію Фінансової угоди (Україна - проект європейських доріг України) між Україною та Європейським інвестиційним банком
- 15» Про ратифікацію Фінансової угоди «Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)» між Україною та Європейським інвестиційним банком

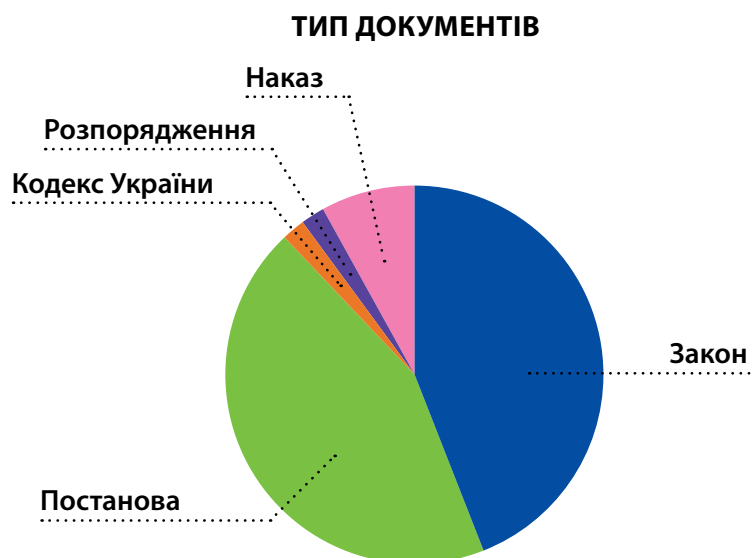
Постанови КМУ:

- 16» Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки
- 17» Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду
- 18» Деякі питання виконання підготовчих і будівельних робіт
- 19» Деякі питання ліцензування будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками
- 20» Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні
- 21» Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року

- 22» Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії
- 23» Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті
- 24» Про затвердження вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування
- 25» Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України
- 26» Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту
- 27» Про порядок надання державних гарантій за кредитними коштами, що залучаються Державною службою автомобільних доріг
- 28» Про затвердження Технічного регламенту будівельних виробів, будівель і споруд
- 29» Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання
- 30» Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони
- 31» Про авторський та технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури
- 32» Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України

Рамкові, програмні документи:

- 33» Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року, затверджений Наказом МІУ від 21 грудня 2015 року № 548
- 34» Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481
- 35» Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки — Постанова КМУ від 21 березня 2018 р. № 382
- 36» Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року — Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. N 430-р
- 37» Національну транспортну стратегію «Драйв Україна 2030»



Правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання визначено, в першу чергу Законом України «Про автомобільні дороги», а також законами України «Про дорожній рух», «Про інвестиційну діяльність», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» та іншими актами законодавства.

На сьогодні єдину транспортну систему України складають автомобільні дороги загального користування, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, відомчі (технологічні) автомобільні дороги, автомобільні дороги на приватних територіях.

У свою чергу дороги загального користування відповідно до ст.8 ЗУ «Про автомобільні дороги» від 08 вересня 2005 року №2862-IV (далі Закон №2862) поділяються на дороги державного та місцевого значення.

Комплекс дорожньо-будівельних та проектних робіт, пов'язаних з будівництвом нової автомобільної дороги, за визначенням Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 року №1286-XIV (далі Закон №1286) є будівництвом автомобільних доріг.

Законами України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17 лютого 2011 року № 3038-VI (далі Закон №3038) та «Про архітектурну діяльність» від 20 травня 1999 року №2059-VIII (далі Закон №2059), а також ДБН А.2.2-3-2012 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» визначено, що будівництво — це нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення об'єктів будівництва.

Разом з тим, Законом України «Про основи містобудування» від 16 листопада 1992 року №2780-XII (далі Закон №2780), Законом №2059, Законом №3038 визначено, що будівельні роботи на об'єкті повинні виконуватись відповідно до затвердженої у встановленому порядку проектної документації.

Джерела фінансування та створення державного дорожнього фонду

Важливим питанням будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг є фінансування цих робіт. Законодавством передбачені різні шляхи фінансування будівництва автомобільних доріг:

- 1 з використанням бюджетних коштів — будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;
- 2 за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством — будівництво, реконструкція, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;
- 3 за рахунок юридичних або фізичних осіб — будівництво, реконструкція, ремонт та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях;
- 4 а також будівництво доріг за кошти інвесторів.

Законом України від 18 вересня 1991 року №1562-XII "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" (далі Закон №1562) визначено, що у держбюджеті щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автодоріг загального користування.

Для цих цілей у складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється державний дорожній фонд, дохідна частина якого формується за рахунок:

- 1 акцизного податку з вироблених в Україні пального і транспортних засобів;
- 2 акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів;
- 3 ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;
- 4 плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;
- 5 коштів спеціального фонду Державного бюджету України, отриманих шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;
- 6 плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України (крім випадків передачі відповідної новозбудованої автомобільної дороги у концесію);
 - 6-1 концесійних платежів — у разі передачі новозбудованої автомобільної дороги загального користування державного значення у концесію;
- 7 інших надходжень, передбачених Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік, а також надходжень, визначених статтею 5 цього Закону № 1562-XII.

З 1 січня 2018 року набрали чинності норми законів щодо децентралізації доріг та створення державного дорожнього фонду. Зокрема, законом №1764-VIII від 17.11.2016р. «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» управління автодорогами загального користування було передано місцевим ОДА. Та законом України від 17.11. 2016 р. №1763-VIII Бюджетний кодекс було доповнено статтею 24-2 «Державний дорожній фонд», де визначено, що кошти цього спецфонду

спрямовуються на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення.

При цьому кошти фонду розподіляються:

60 відсотків — за напрямом, визначеним пунктом 1 частини третьої цієї статті — тобто на дороги державного значення і погашення боргових зобов'язань, які зокрема в 2018 році становили **6 млрд**, в 2019-2010 будуть становити **8,5 млрд грн**;

35 відсотків — за напрямами, визначеними пунктом 2 частини третьої цієї статті — тобто на дороги місцевого значення;

5 відсотків — за напрямом, визначеним пунктом 4 частини третьої цієї статті.

Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться, з метою збереження та розвитку вулично-дорожньої мережі відповідно до пріоритетів, визначених державними програмами та перспективними планами розвитку транспортної системи міст та інших населених пунктів, з урахуванням фактичного стану вулично-дорожньої мережі.

Створення Дорожнього фонду є одним із найважливіших аргументів у рішенні бізнесу про роботу на ринку будівництва та ремонту автомобільних доріг. Створення незалежного спеціалізованого фонду з чітким джерелом наповнення та процедурою використання повністю відповідає принципу найкращих світових практик.

2.2

ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ (БУДІВНИЦТВО, РЕКОНСТРУКЦІЯ, РЕМОНТ ДОРІГ)

ЦІЛІ

ПОКАЗНИКИ

Створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів

ч.1 ст.5 ЗУ «Про автомобільний транспорт»

- Смертність, травматизм на дорогах, кількість ДТП.
- Тривалість міжремонтних періодів.
- Цілісність і схоронність вантажів.

Збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів частина друга статті 29 ЗУ «Про дорожній рух»

- Тривалість міжремонтних періодів.

Створення та розвиток інженерно-транспортної інфраструктури стаття 2 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»

- Кількість новозбудованих доріг та інженерно-транспортної інфраструктури.

Додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи

абз 5 ч 1 ст 3 ЗУ «Про транспорт»

Своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України

абз. 2 ч. 1 ст. 3 ЗУ «Про транспорт»

- Розгалуженість доріг.

Створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху

пreamбула ЗУ «Про дорожній рух»

Забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту

ст. 5 ЗУ «Про автомобільний транспорт»

Створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу

частина перша статті 2 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»

- Смертність, травматизм на дорогах, кількість ДТП.

Створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення

стаття 2 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»

- Частота подорожей маломобільних груп населення та зручність використання інфраструктури

Розробка і реалізація інвестиційних програм розвитку населених пунктів і територій

стаття 2 ЗУ «Про основи містобудування»

- Кількість залучених інвестицій.

Відповідність будівельних норм сучасним досягненням науки і техніки стаття 4 ЗУ «Про будівельні норми»

- Оцінки технічних експертів.

Охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту

абз 11 ч. 2 ст. 3 ЗУ «Про транспорт»

- Рівень забруднення навколишнього середовища.

Створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції

стаття 5 ЗУ «Про автомобільний транспорт»

- Кількість учасників закупівель на ринку, кількість учасників-нерезидентів.

36 цілей державного регулювання закріплені у чинних законах, які регулюють сферу будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг (*Додаток №7*). Усі перелічені цілі мають однакову юридичну силу і часто дублюються з незначними змінами формулювань. В Зеленій книзі наводимо спрощену схему цілей. Послідовність цілей обрана для зручності користувача і пріоритетність може бути предметом обговорення.

Головною метою регулювання ринку будівництва, ремонту та реконструкції доріг є «створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів» (ч.1 ст.5 ЗУ «Про автомобільний транспорт»). Така ціль розкривається у **трьох** напрямках: збереження наявних доріг, будівництва нових доріг та розвитку (додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи). При цьому досягнення цілей **збереження, будівництва та розвитку** повинно супроводжуватися досягненням супутніх, але не менш важливих цілей: дотримання безпеки учасників дорожнього руху, створення безперешкодного життєвого середовища, залучення інвестицій, гарантування рівних умов роботи для усіх суб'єктів господарювання, захист довкілля, застосування новітніх технологій.

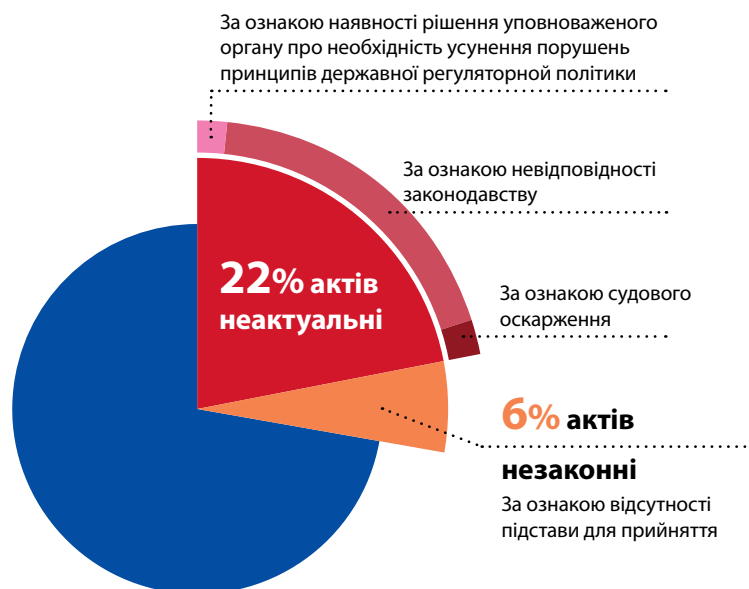
Про досяжність цілей свідчать показники, які мали б бути закріплені в курсах політик чи інших документах органу, що формує політику у сфері. Перелічені чинні стратегічні документи у розділі «4.1 Опис існуючого регулювання» здебільшого не містять чітких і вимірюваних показників, а також не запроваджують механізмів моніторингу досяжності цілей, зокрема — збору статистичної інформації, релевантної саме для цього виду проблем. Більше того — частина інструментів були запроваджені до 2015 року згідно з стратегічними документами, які вже нечинні, й аналіз досягнення цілей не проводився. У зв'язку з цим, у рекомендаціях є пропозиція формувати обмежені у часі цілі з чіткими, вимірюваними показниками, на підставі яких можна оцінити ефективність інструментів регулювання у досягненні таких цілей. Окрім того, одночасно з постановкою цілей повинен бути запроваджений механізм збору статистичної інформації та обов'язковий аналіз досягнення цілей в момент впливу строку, на який така ціль була поставлена.

ОЦІНКА АКТУАЛЬНОСТІ ТА ЗАКОННОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ

Дорожнє будівництво та ремонт регулюється **50 чинними нормативно-правовими актами** та невизначеною кількістю нормативно-технічних актів. З них **23** — це закони, **27** — підзаконні нормативно-правові акти. Окрім того, **5** актів є стратегічними документами і не є регуляторними.

Неактуальними є **22%** актів з перелічених вище. Закон України «Про дорожній рух», «Про місцеве самоврядування», «Про автомобільний транспорт», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про основи містобудування», «Про архітектурну діяльність», а також Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», «Про затвердження Технічного регламенту будівельних виробів, будівель і споруд», «Деякі питання ліцензування будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками» — є неактуальними за ознакою невідповідності законодавству.

Окрім цього, **6%** актів мають ознаки **незаконних**, оскільки відсутні підстави для прийняття таких актів. Це Постанова Кабінету Міністрів «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті», Наказ Мінфіну України №573/1019 від 21.09.2012 «Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг», Наказ Укравтодору (з 2001р.) №128 від 26.04.2010 «Про затвердження Методичних рекомендацій стосовно розробки, погодження, затвердження проектів будівництва об'єктів дорожнього господарства та титулів будов (об'єктів)».



Висновки та рекомендації

Дорожнє будівництво та ремонт регулюється **50** чинними нормативно-правовими актами та невизначеною кількістю нормативно-технічних актів. З них **23** — це закони, **27** — підзаконні нормативно-правові акти. Окрім того, **5** актів є стратегічними документами і не є регуляторними. Неактуальними є **22%** актів з перелічених вище, окрім цього, **6%** актів мають ознаки незаконних, оскільки відсутні підстави для прийняття таких актів.

Перелічені чинні стратегічні документи у розділі «4.1 Опис існуючого регулювання» здебільшого не містять чітких і вимірюваних показників, а також не запроваджують механізмів моніторингу досяжності цілей, зокрема — збору статистичної інформації, релевантної саме для цього виду проблем. Більше того — частина інструментів були запроваджені до 2015 року згідно з стратегічними документами, які вже нечинні, й аналіз досягнення цілей не проводився. У зв'язку з цим, у рекомендаціях є пропозиція формувати обмежені у часі цілі з чіткими, вимірюваними показниками, на підставі яких можна оцінити ефективність інструментів регулювання у досягненні таких цілей. Окрім того, одночасно з постановкою цілей повинен бути запроваджений механізм збору статистичної інформації та обов'язковий аналіз досягнення цілей в момент спливу строку, на який така ціль була поставлена.

ІНСТРУМЕНТИ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНІ В РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ

1. Ліцензія на будівництво об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми та значними наслідками

Нормативні акти, якими регламентується даний інструмент:

- ◆ Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02 березня 2015 року №222-VIII (далі Закон №222)
- ◆ Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17 лютого 2011 року № 3038-VI (далі Закон №3038)
- ◆ Закон України «Про архітектурну діяльність» від 20 травня 1999 року №2059-VIII (далі Закон №2059)
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.2016 № 256 «Деякі питання ліцензування будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками» (далі Постанова №256)
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 05.12.2007 № 1396 «Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури».

Відповідно до п. 9 ст. 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» ліцензуванню підлягає господарська діяльність по будівництву об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми та значними наслідками, - з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про архітектурну діяльність».

Усі об'єкти поділяються за такими класами наслідків (відповідальності):

- ◆ незначні наслідки — СС1;
- ◆ середні наслідки — СС2;
- ◆ значні наслідки — СС3.

Віднесення об'єкта до певного класу наслідків (відповідальності) здійснюється проектною організацією за погодженням із замовником будівництва.

Перелік видів робіт із провадження господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками, та які підлягають ліцензуванню деталізовано у Постанові КМУ №256 від 30.03.2016 (далі Постанова №256), а саме:

Будівництво об'єктів транспортної інфраструктури (3.02.00 доріг автомобільних; 3.03.00 мостів і мостових переходів; 3.04.00 аеродромів та вертодромів; 3.05.00 тунелів та метрополітенів та ін.)

Законом «Про архітектурну діяльність» в ст. 9 визначено, що будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт) об'єкта архітектури здійснюється відповідно до затвердженої проектної документації, державних стандартів, норм і правил у порядку, визначеному Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності».

Процедура. Підставою для отримання ліцензії із будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми та значними наслідками є заява про отримання ліцензії, в якій повинні міститися відомості про суб'єкта будівельної діяльності — заявника (найменування, місцезнаходження, банківські реквізити, ідентифікаційний код, контактні телефони — для юридичної особи; прізвище, ім'я, по батькові, паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий, місце проживання), ідентифікаційний код, банківські реквізити, контактні дані — для фізичної особи (підприємця), перелік видів робіт, які заявник має намір виконувати.

Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками, затвердженими Постановою №256 визначено ряд вимог до ліцензіатів, які поділяються на **загальні та вимоги по будівництву об'єктів транспортної інфраструктури, кожен з яких містить:**

- 1> Організаційні вимоги.
- 2> Кадрові вимоги.
- 3> Технологічні вимоги.

Відомості про виробничо-технічну базу, склад працівників за професійним та кваліфікаційним рівнем, технологію виробництва, інформаційно-правове, нормативно-технічне забезпечення, про наявну систему контролю якості виконання робіт.

Проблеми:

- 1> Нормативне закріплення критеріїв віднесення робіт до СС1, СС2, СС3 (вимога наявності ліцензії у тендерній документації навіть при замовленні робіт СС1).
- 2> Проблеми відповідності ліцензійним умовам нерезидентів описані в Розділі участі в публічних закупівлях (тендері).

2. Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт

Регламентується статтею 35 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності». Подається замовником (його уповноваженою особою) особисто або надсилається рекомендованим листом з описом вкладення чи через електронну систему здійснення декларативних та дозвільних процедур у будівництві.

Надається безоплатно через **3** дні надходження повідомлення про початок виконання підготовчих робіт.

Результатом є внесення даних до єдиного реєстру документів, що дають право на виконання підготовчих та будівельних робіт і засвідчують прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, відомостей про повернення на доопрацювання, відмову у видачі, скасування та анулювання зазначених документів.

Процедура. Після набуття права на земельну ділянку та відповідно до її цільового призначення замовник може виконувати підготовчі роботи, визначені будівельними нормами, стандартами і правилами, з повідомленням органу державного архітектурно-будівельного контролю.

Виконання підготовчих робіт може здійснюватися на підставі повідомлення про початок виконання будівельних робіт чи дозволу на виконання будівельних робіт.

Виконання підготовчих робіт без подання повідомлення про початок виконання підготовчих робіт, повідомлення про початок виконання будівельних робіт або отримання дозволу на виконання будівельних робіт забороняється.

Слід враховувати, що повідомлення про початок виконання підготовчих робіт не дає права на виконання будівельних робіт.

Право на початок виконання підготовчих робіт, набуте на підставі поданого повідомлення, може бути **скасовано** відповідним органом державного архітектурно-будівельного контролю у разі:

- 1) подання замовником заяви про скасування повідомлення про початок виконання підготовчих робіт;
- 2) отримання відомостей про ліквідацію юридичної особи, що є замовником;
- 3) встановлення під час перевірки порушень вимог містобудівної документації, містобудівних умов та обмежень, невідповідності об'єкта будівництва проектній документації на будівництво такого об'єкта та вимогам будівельних норм, стандартів і правил, порушень містобудівного законодавства у разі невиконання вимог приписів посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю.

Відомості про скасування права на виконання підготовчих робіт вносяться до реєстру.

3. Повідомлення про початок будівельних робіт

Повідомлення про початок будівельних робіт здійснюється у випадках:

- 1) якщо об'єкт будівництва за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з незначними наслідками (СС1);
- 2) щодо об'єктів, будівництво яких здійснюється на підставі будівельного паспорта;
- 3) які не потребують отримання дозволу на виконання будівельних робіт згідно з переліком об'єктів будівництва, затвердженим Кабінетом Міністрів України.

Вичерпний перелік документів, необхідних для отримання адміністративної послуги, а також вимоги до них — містяться у статті 34 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» за формою встановленого зразка.

Строк надання адміністративної послуги — з дня надходження повідомлення про початок виконання будівельних робіт. Послуга надається безоплатно.

Результатом — є внесення даних до єдиного реєстру документів, що дають право на виконання підготовчих та будівельних робіт і засвідчують прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, відомостей про повернення на доопрацювання, відмову у видачі, скасування та анулювання зазначених документів. Інформація розміщується на офіційному сайті Держархбудінспекції у розділі «Реєстр дозвільних документів».

Також вказаним законом обумовлено, що реконструкція, реставрація або капітальний ремонт об'єктів будівництва без зміни зовнішніх геометричних розмірів їхніх фундаментів у плані, реконструкція або капітальний ремонт автомобільних доріг, залізничних колій, ліній електропередачі, зв'язку, трубопроводів, інших лінійних комунікацій у межах земель їх розміщення, а також комплексна реконструкція кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду і нове будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури відповідно до містобудівної документації на замовлення органів державної влади чи органів місцевого самоврядування на відповідних землях державної чи комунальної власності можуть здійснюватися за відсутності документа, що засвідчує право власності чи користування земельною ділянкою.

4. Дозвіл на виконання будівельних робіт

Відповідно до статті 37 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» дозвіл на виконання будівельних робіт обов'язково оформлюється у разі:

- 1) Якщо підготовчі роботи не були виконані раніше згідно з повідомленням про початок виконання підготовчих робіт
- 2) Підготовчі і будівельні роботи здійснюються на об'єктах, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками
- 3) Підготовчі і будівельні роботи здійснюються на об'єктах, що підлягають оцінці впливу на довкілля згідно із Законом України "Про оцінку впливу на довкілля".

Процедура. Дозвіл на виконання будівельних робіт також видається органами державного архітектурно-будівельного контролю (ДАБІ) на безоплатній основі протягом десяти робочих днів з дня реєстрації заяви.

Для отримання дозволу подається заява, до якої додаються:

- 1) копія документа, що посвідчує право власності чи користування земельною ділянкою, або копія договору суперфіцію;
- 2) копія розпорядчого документа щодо комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду у разі здійснення комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду на замовлення органів державної влади чи органів місцевого самоврядування на відповідних землях державної чи комунальної власності (замість копії документа, що посвідчує право власності чи користування земельною ділянкою);
- 3) проектна документація на будівництво, розроблена та затверджена в установленому законодавством порядку;
- 4) копія документа, що посвідчує право власності на будинок чи споруду, або згода його власника, засвідчена у встановленому законодавством порядку, на проведення будівельних робіт у разі здійснення реконструкції, реставрації чи капітального ремонту;
- 5) копії документів про призначення осіб, відповідальних за виконання будівельних робіт, та осіб, які здійснюють авторський і технічний нагляд;
- 6) інформація про ліцензію, що дає право на виконання будівельних робіт, та кваліфікаційні сертифікати;
- 7) результати оцінки впливу на довкілля у випадках, визначених Законом України «Про оцінку впливу на довкілля».

Підставами для **відмови у видачі дозволу** на виконання будівельних робіт є:

- 1) неподання документів, необхідних для прийняття рішення про видачу такого дозволу;
- 2) невідповідність поданих документів вимогам законодавства;
- 3) виявлення недостовірних відомостей у поданих документах;
- 4) результати оцінки впливу на довкілля у випадках, визначених Законом України «Про оцінку впливу на довкілля».

Рішення про видачу або анулювання дозволу на виконання будівельних робіт може бути розглянуто у порядку нагляду центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду (без права видачі дозволу), або оскаржено до суду.

У разі якщо в установленій цією статтею строк органом державного архітектурно-будівельного контролю не видано дозвіл на виконання будівельних робіт або відмову в його видачі, замовник звертається до центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду, для вжиття протягом **десяти** робочих днів заходів, пов'язаних з видачею зазначеного дозволу або відмовою в його видачі.

У разі якщо протягом зазначеного строку не буде видано дозвіл на виконання будівельних робіт або відмову в його видачі, право на виконання будівельних робіт **виникає на десятий робочий день з дня реєстрації письмового звернення**, направленого рекомендованим листом до центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду, а дозвіл вважається виданим.

Такий дозвіл також може бути **анульовано** органом державного архітектурно-будівельного контролю у разі:

- 1) подання замовником заяви про анулювання дозволу на виконання будівельних робіт;
- 2) наявності відомостей про ліквідацію юридичної особи, що є замовником;
- 3) встановлення під час перевірки порушень вимог містобудівної документації, містобудівних умов та обмежень, невідповідності об'єкта будівництва проектній документації на будівництво такого об'єкта, вимогам будівельних норм, стандартів і правил, порушень містобудівного законодавства у разі невиконання вимог приписів посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю;
- 4) скасування містобудівних умов та обмежень;
- 5) систематичного (два і більше разів підряд) перешкоджання проведенню перевірки посадовими особами органу державного архітектурно-будівельного контролю.

5. Здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури

Здійснення авторського та технічного нагляду передбачено статтею 11 Закону України «Про архітектурну діяльність» від 20.05.1999 №687-XIV та Постановою Кабінету Міністрів України «Про авторський і технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури» від 11.07.2007 № 903.

Авторський нагляд здійснюється під час будівництва об'єкта архітектури нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту будівель і споруд, а також технічного переоснащення діючих підприємств).

Авторський нагляд здійснюється протягом усього періоду будівництва і передбачає контроль за відповідністю будівельно-монтажних робіт проекту.

Авторський нагляд здійснюється відповідно до законодавства та договору із замовником.

Суб'єктом, який здійснює авторський нагляд, є архітектор - автор проекту об'єкта архітектури, інші розробниками затвердженого проекту або уповноважені особи (далі - генеральний проектувальник) .

Генеральний проектувальник утворює групу авторського нагляду з числа розробників проекту або уповноважених осіб, на яку покладається здійснення авторського нагляду. До здійснення авторського нагляду за виконанням окремих видів будівельних робіт можуть залучатися представники проектних організацій, які не брали участі у проектуванні.

Відвідування об'єкта архітектури представниками групи авторського нагляду здійснюється згідно з планом-графіком або за викликом замовника (виходячи з виробничої потреби).

Результати авторського нагляду фіксуються в журналі, що оформляється генеральним проектувальником у двох примірниках, один з яких зберігається у замовника, а другий — у генерального проектувальника.

У разі відмови підрядника виконати роботи з усунення виявлених відхилень генеральний проектувальник письмово повідомляє про це замовнику (забудовнику) та відповідній інспекції державного архітектурно-будівельного контролю для вжиття ними заходів згідно із законодавством.

Технічний нагляд здійснюється під час нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту будівель і споруд (будівництво об'єкта).

Технічний нагляд забезпечує замовник (забудовник) протягом усього періоду будівництва об'єкта з метою здійснення контролю за дотриманням проектних рішень та вимог державних стандартів, будівельних норм і правил, а також контролю за якістю та обсягами робіт, виконаних під час будівництва або зміни (зокрема шляхом знесення) такого об'єкта.

Суб'єктами, які здійснюють технічний нагляд є особи, що мають виданий відповідно до законодавства архітектурно-будівельною атестаційною комісією кваліфікаційний сертифікат.

Здійснення технічного нагляду особами, що працюють у проектних і будівельних організаціях, які виконують роботи на підконтрольних об'єктах будівництва, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками, не допускається.

Особи, що здійснюють технічний нагляд, мають право вимагати від підрядника:

-  виконання робіт відповідно до проектно-кошторисної та іншої технічної документації, дотримання вимог нормативних документів щодо порядку виконання і прийняття робіт;
-  зупинення робіт у разі застосування ним матеріалів, деталей, конструкцій та виробів, які не відповідають вимогам нормативних документів;
-  проведення лабораторних випробувань матеріалів і конструкцій щодо їх відповідності сертифікатам якості, а обладнання — технічним (технологічним) паспортам та своєчасного повідомлення їм про такі випробування;
-  усунення відхилень від проектних рішень, недоліків (дефектів) та недоробок і повторного пред'явлення робіт для здійснення технічного нагляду;
-  зупинення виконання:
 -  робіт до оформлення актів огляду прихованих робіт;
 -  будівельно-монтажних робіт у разі виявлення понаднормативної деформації об'єкта або загрози обвалу конструкцій та вжиття невідкладних заходів для запобігання виникненню аварії.

У разі виявлення відхилень від проектних рішень, допущених під час будівництва об'єкта, та відмови підрядника їх усунути особа, що здійснює технічний нагляд, повідомляє про це замовнику (забудовнику) і відповідній інспекції державного архітектурно-будівельного контролю для вжиття заходів відповідно до законодавства.

6. Видача сертифіката про прийняття об'єкта до експлуатації

Відповідно до частини 2 статті 39 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»:

Прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками, здійснюється на підставі акта готовності об'єкта до експлуатації шляхом видачі органами державного архітектурно-будівельного контролю сертифіката у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Форма акта готовності об'єкта до експлуатації, форма сертифіката, порядок його видачі, розмір та порядок внесення плати за видачу сертифіката визначаються Кабінетом Міністрів України.

Акт готовності об'єкта до експлуатації підписується замовником, генеральним проектувальником, генеральним підрядником або підрядником (у разі якщо будівельні роботи виконуються без залучення субпідрядників), субпідрядниками, страховиком (якщо об'єкт застрахований).

Процедура. Прийняття рішення про реєстрацію (повернення) декларації про готовність об'єкта до експлуатації, видачу (відмову у видачі) сертифіката здійснюється органами державного архітектурно-будівельного контролю протягом **десяти робочих днів з дати подання відповідних документів**.

Датою прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта є дата реєстрації декларації про готовність об'єкта до експлуатації або видачі сертифіката.

Орган державного архітектурно-будівельного контролю повертає декларацію про готовність об'єкта до експлуатації замовникові, якщо декларація подана чи оформлена з порушенням установлених вимог, з обґрунтуванням причини у строк, передбачений для її реєстрації.

Орган державного архітектурно-будівельного контролю **відмовляє у видачі сертифіката з таких підстав:**

- 1** неподавання документів, необхідних для прийняття рішення про видачу сертифіката, а саме заяви та декларації про готовність до експлуатації об'єкта;
- 2** виявлення недостовірних відомостей у поданих документах;
- 3** невідповідність об'єкта проектній документації на будівництво такого об'єкта та/або вимогам будівельних норм, державних стандартів і правил;
- 4** невиконання вимог, передбачених Законом України «Про комерційний облік теплової енергії та водопостачання», щодо оснащення будівлі вузлами обліку відповідних комунальних послуг.

Відмова у видачі сертифіката надається замовникові у строк, передбачений для його видачі. Рішення про відмову у видачі сертифіката може бути розглянуто у порядку нагляду центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду (без права видачі сертифіката), або оскаржено до суду.

Експлуатація закінчених будівництвом об'єктів, не прийнятих (якщо таке прийняття передбачено законодавством) в експлуатацію, забороняється.

Зареєстрована декларація про готовність об'єкта до експлуатації або сертифікат є підставою для укладення договорів про постачання на прийнятий в експлуатацію об'єкт необхідних для його функціонування ресурсів — води, газу, тепла, електроенергії, включення даних про такий об'єкт до державної статистичної звітності та оформлення права власності на нього.

Підключення закінченого будівництвом об'єкта, прийнятого в експлуатацію, до інженерних мереж здійснюється протягом десяти днів з дня відповідного

звернення замовника до осіб, які є власниками відповідних елементів інженерної інфраструктури або здійснюють їх експлуатацію.

Замовник відповідно до закону несе відповідальність за повноту та достовірність даних, зазначених у поданій ним декларації про готовність об'єкта до експлуатації, та за експлуатацію об'єкта без зареєстрованої декларації або сертифіката.

Також у частині 2 Стаття 39-1 перераховані підстави, за яких об'єкт може вважатись **самочинним будівництвом**:

- ◆ у разі виявлення відповідним органом державного архітектурно-будівельного контролю факту подання недостовірних даних, наведених у надісланому повідомленні чи зареєстрованій декларації;
- ◆ якщо він збудований або будується на земельній ділянці, що не була відведена для цієї мети;
- ◆ без відповідного документа, який дає право виконувати будівельні роботи;
- ◆ без належно затвердженого проекту або будівельного паспорта;
- ◆ у разі скасування містобудівних умов та обмежень реєстрація такої декларації.

7. Погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг

Даний інструмент передбачений Законами України: «Про дорожній рух», «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності» (ст.108), «Про автомобільні дороги», «Про Національну поліцію», а також Постановами Кабінету Міністрів України:

- ◆ «Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання» від 04.06.2007 № 795;
- ◆ «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони» від 30.03.1994 № 198 (п.40);
- ◆ Розпорядження Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання адміністративних послуг органів виконавчої влади через центри надання адміністративних послуг» від 16.05.2014 № 523-р.

Зокрема, стаття 52-3 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- ◆ погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг.

Процедура. Відповідно до п. 43 Постанови №795 — перевірка проектної документації щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, об'єктів дорожнього сервісу, інших дорожніх споруд з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження відноситься до платних послуг, вартість якої становить **190 грн.**

Послуга надається підрозділами Національної поліції, а саме Департаментом патрульної поліції (у випадку проектів на будівництво і реконструкцію міжнародних, національних і регіональних автомобільних доріг або розміщення даних об'єктів дорожнього сервісу) та територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції (у всіх інших випадках) за наявності документів про сплату вартості за надання послуги.

Необхідні документи:

- 1 Заява встановленого зразка;
- 2 Проектна документація;
- 3 Платіжні документи.

Термін надання послуги: **30** днів. Підставами для відмови є виявлення порушень вимог правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Проблема: відсутній Порядок, де була б виписана процедура, чіткий перелік необхідних документів та підстав для відмови.

Пропозиція: розробити нормативно-правовий акт «Порядок погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг».

Висновки до розділу

У результаті аналізу виявлено **7** основних інструментів регулювання, передбачених в регуляторних актах, що регулюють ринок. Практично всі інструменти стосуються будівництва, реконструкції та капітального ремонту, та не стосуються усіх інших видів ремонтів та експлуатаційного утримання.

Слід відзначити, що принаймні **2** інструменти діють за декларативним принципом (повідомлення), що зменшує час на підготовку до виконання робіт. Проте головним недоліком регулювання є те, що поточний (середній) ремонт, експлуатаційне утримання, які в різні періоди становили **80** і більше **відсотків** робіт, не підпадають під державний архітектурно-будівельний контроль.

Тобто, інструменти регулювання, як і державний контроль стосуються видів робіт, які фактично становлять невеликий відсоток (10-20%, з прогнозованим зростанням у найближчі роки до 40%). А види робіт, які є домінуючими принаймні останніх 5 років (середній поточний, ямковий ремонт, експлуатаційне утримання) не мають релевантних інструментів регулювання та знаходяться поза державним контролем.

Також, розглянуті **7** інструментів не виконують **5** основних цілей державного регулювання, оскільки вони стосуються будівництва в цілому, а не більш вузького предмету — будівництва доріг, а тим більше ремонтних робіт. Тобто, серед інструментів лише один (погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг) стосується автомобільних доріг, всі інші стосуються будівництва в цілому та зокрема, об'єктів архітектури.

Відповідно, на сьогодні задекларовані цілі державного регулювання не спрямовані на вирішення суспільних проблем. Обрані інструменти не спрямовані на досягнення цих цілей, тому за результатами аналізу у кінцевих рекомендаціях книги буде запропоновані нові цілі державної політики.

АНАЛІЗ ВІДПОВІДНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗОБОВ'ЯЗАННЯМ УКРАЇНИ ІЗ НАБЛИЖЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС ЗА УГОДОЮ ПРО АСОЦІАЦІЮ

Відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою співпраці між ЄС та Україною є сприяння модернізації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС.

Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони.

Розвиток доріг загального користування наразі відстає від темпів моторизації в країні, а операційний стан доріг є вкрай незадовільним. Середня швидкість на дорогах в Україні у 2-3 рази менша за таку ж швидкість у західних країнах.

Серед Acquis ЄС, які стосуються доріг та щодо яких Україна має зобов'язання по імплементації, слід виділити:

1. Директива 1999/62/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 17.06.1999 про стягнення платні з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур (передбачено додатком XXXII до Глави 7 Транспорт Розділу 5 «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію)

Конкретні строки щодо імплементації Директиви не визначено, оскільки встановлено, що положення директиви мають бути впроваджені як тільки Україна прийме рішення про введення мит або зборів за використання її інфраструктури) — законопроект досі не прийнято. Протягом чотирьох місяців з дати набрання чинності Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу».

2. Директива ЄС 2008/96/ЄС щодо управління безпекою дорожньої інфраструктури (передбачено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року №481-р «Про схвалення стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року»)

Метою імплементації Директиви є — створення і реалізація процедур, пов'язаних з оцінками впливу на безпеку дорожнього руху, перевіркою безпеки дорожнього руху, управлінням безпекою дорожньої мережі.

Основними завданнями імплементації є:

- ◆ забезпечення проектування безпечних доріг;
- ◆ вдосконаленні організації дорожнього руху (забезпечення правил безпечних доріг, щодо часу, логіки та видимості на дорозі);
- ◆ зменшенні загальних втрат життєвого циклу на будівництво доріг;
- ◆ відсутності необхідності (зменшення необхідності) проведення нових робіт після здачі в експлуатацію дороги;
- ◆ більш чіткого розуміння та покращення організації та безпеки руху;

- ◆ впровадження в майбутньому більш досконалих стандартів та процедур безпеки доріг;
- ◆ впровадженні принципів безпечного проектування.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 року р. №231-р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» передбачено у 2018-2020 роках внесення на розгляд Кабінету Міністрів України відповідних законодавчих або нормативно-правових актів, якими вносяться зміни щодо:

- ◆ безпеки дорожньої інфраструктури;
- ◆ безпеки перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;
- ◆ доступності транспорту і транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю.

Також розроблення системи аудиту та інспекції безпеки дорожнього руху на національному та регіональному рівні — 2019 рік) шляхом внесення на розгляд Кабінету Міністрів України відповідного законодавчого акта, яким передбачається запровадження обов'язкового аудиту безпеки дорожнього руху під час планування, проектування, будівництва та експлуатації автомобільних доріг, вулиць та об'єктів дорожньої інфраструктури відповідно до Директиви 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 р. про управління безпекою дорожньої інфраструктури.

Запровадження обов'язкового аудиту та інспекції безпеки дорожнього руху під час планування, проектування, будівництва та експлуатації автомобільних доріг, вулиць та об'єктів дорожньої інфраструктури.

З метою імплементації даної Директиви розроблено проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», який був прийнятий Верховною Радою України. Закон спрямований на створення правового регулювання аудиту безпеки автомобільних доріг шляхом незалежної, детальної, системної, технічної оцінки інженерних рішень щодо складових автомобільних доріг з метою визначення їх впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху, яка здійснюється на всіх етапах від планування до введення в експлуатацію та під час експлуатації з метою забезпечення безпеки дорожнього руху та інтегрування автомобільних доріг України в міжнародну мережу автомобільних доріг з високим рівнем безпеки дорожньої інфраструктури, та досягнення значного зниження рівня аварійності на дорогах загального користування.

Аудит безпеки автомобільних доріг є обов'язковим на міжнародних автомобільних дорогах та на дорогах, які суміщаються за напрямками з міжнародними та національними транспортними коридорами.

Замовниками аудиту безпеки автомобільних доріг є балансоутримувачі автомобільних доріг. Також замовниками аудиту безпеки автомобільних доріг можуть бути інші юридичні та/або фізичні особи, які мають намір замовити аудит безпеки автомобільних доріг за рахунок власних коштів або з інших джерел, не заборонених законодавством.

Аудитор безпеки автомобільних доріг — це фізична особа, яка має відповідну кваліфікацію, підтверджену сертифікатом на право проведення аудиту безпеки автомобільних доріг і не була залучена до процесу планування, проектування, будівництва або експлуатаційного утримання об'єкту аудиту.

3. Директива 2014/23/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2014 року про укладання договорів концесії (передбачено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року №175-р «Про стратегію реформування системи публічних закупівель (дорожню карту)»

Постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106 до 20 березня 2018 р. розроблення та подання на розгляд Кабінету Міністрів України законопроекту про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо гармонізації засобів правового захисту з вимогами Директиви Ради 89/665/ЄЕС, зміненої Директивою 2014/23/ЄС. Постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року №1106 було затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та  Європейським Союзом. Відповідно до цього Плану розроблення та подання на розгляд Кабінету Міністрів України законопроекту про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо гармонізації засобів правового захисту з вимогами Директиви Ради 89/665/ЄЕС, зміненої Директивою 2014/23/ЄС, опрацювання законопроекту з експертами  ЄС, забезпечення супроводження розгляду Верховною Радою України законопроекту мало бути здійснено до 20 березня 2018 року. Проте відповідно до Звіту Мінекономрозвитку щодо виконання Угоди про асоціацію між Україною та  Європейським Союзом за II квартал 2018 року та Звіту Кабінету Міністрів України про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським союзом у 2018 році наразі урядом лише здійснюється розробка комплексного законопроекту з метою імплементації Директив 2014/23/ЄС, 2014/24/ЄС, 2014/25/ЄС, 89/665/ЄЕС.

4. Директива 96/53/ЄС від 25.07.1996 про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень

Наразі вітчизняні правила дорожнього руху допускають максимальну фактичну масу автомобіля в розмірі **40 тонн**, а для контейнеровозів — **44 тонни**. Такий підхід до встановлення габаритно-вагових параметрів суттєво відрізняється від інших європейських країн.

Відповідно до досліджень науковців, руйнівний вплив автомобіля на дорогу залежить не тільки від фактичної маси, але й від кількості осей в транспортному засобі. Саме тому закордонний досвід заснований на встановленні максимальної фактичної маси автомобіля в залежності від конструкції вантажівки.

В Європі з масою **40 тонн**, відповідно до згаданої Директиви, можуть рухатися лише окремі, як правило комбіновані, вантажні автомобілі з **4-6** осями, тоді ж як для найбільш поширених в Україні **2**-вісних та **3**-вісних вантажівок такі параметри встановлено на рівні **18-24 тонн**. Це пояснюється тим, що **40**-тонний **2**-вісний автомобіль спричиняє в **десятки** разів більше руйнівного впливу на дорожнє покриття, ніж за умови, якщо аналогічний вантаж перевозився б автопоїздом.

Наприклад, в  Угорщині та  Польщі такі штрафи сягають **кількох тисяч євро**, і штрафують перевізника. В Україні дотепер усе прив'язано до номерів транспортного засобу. Теоретично можна визначити його власника, але зовсім не обов'язково, що автомобіль належатиме компанії-перевізнику, оскільки на дорогах велика кількість машин, якими керують за дорученням або які зареєстровані із застосуванням інших юридичних особливостей, характерних лише для України. І тут теж важливий рівень автоматизації процесів. Від нього прямо залежатиме ефективність роботи всієї системи контролю.

На сьогодні адміністративний штраф за перевезення з перевантаженням становить **1700–3600 грн**, за умови, якщо був складений протокол. Додатково стягується плата за проїзд із перевантаженням, згідно формули, затвердженою КМУ, за якою правильність розрахунків дуже складно перевірити. Тим не менш суми, сплачувані порушниками, взагалі не порівнянні з тією шкодою, якої вони завдають дорогам.

5. Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/40/ЄС від 7 липня 2010 року про рамки розгортання розумних транспортних систем у секторі дорожнього транспорту та взаємодію з іншими видами транспорту

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 травня 2018 року №430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» передбачено що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Стратегія враховує світові тенденції, що притаманні транспорту. Однією з таких тенденцій є використання інтелектуальних транспортних систем. Формування таких систем є необхідною умовою інноваційного розвитку транспортної галузі.

Укравтодор планує втілювати проект ІТС (інтелектуальні транспортні системи) з 2019 року. Ця загальна система об'єднує такі складові: Traffic Control (контроль трафіку), Automatic Speeding Control (автоматичний контроль швидкості), Tolling (контроль руху вантажівок і збору оплат від вантажівок), WiM (зважування вантажівок у русі).

Реалізація проекту впровадження інтелектуальної транспортної системи в Україні, зокрема й автоматичної системи зважування в русі (WiM) регулюється Угодою про позику «Проект розвитку дорожньої галузі» від 19.10.2015 між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку. Вона включає **три** складові: автоматичне зважування транспортних засобів на ходу, автоматичну систему фіксації швидкісного режиму та систему стягнення плати за проїзд. Перша необхідна уже зараз — Weight in Motion, коли машина зважується під час руху автоматично, з фіксацією номера машини та ваги.

Застосування технологій зважування автотранспорту під час руху (Weigh-in-Motion або WiM) має на меті підвищення ефективності державного контролю за дотриманням вагових обмежень вантажними перевізниками, що спонукає перевізників до дотримання обмежень. Це дозволить зберегти дороги від передчасного руйнування та зменшити ймовірність і тяжкість наслідків дорожніх аварій за участі вантажівок. Щоб ця система запрацювала, необхідні законодавчі зміни, які дали б можливість автоматично фіксувати порушення.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ КЕЙСІВ

Публічні закупівлі — тендерні пропозиції. Проблемні питання проведення тендерів

Відповідно до абзацу другого ч. 1 ст. 2 Закону № 922-VIII від 25.12.15 р. «Про публічні закупівлі» (далі – Закон № 922) до замовників цей Закон застосовується за умови, що вартість предмета закупівлі дорівнює або перевищує для робіт — **1,5 млн грн**, а для товару (товарів), послуги (послуг) — **200 тис. грн**.

Відповідно до ч. 2 ст. 6 ЗУ «Про публічні закупівлі» — закупівля товарів, робіт і послуг за кошти кредитів, позик, що надані відповідно до міжнародних договорів України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку, Міжнародною фінансовою корпорацією, Багатостороннім агентством з гарантування інвестицій, Міжнародною асоціацією розвитку, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком, Північним інвестиційним банком, а також іншими міжнародними валютно-кредитними організаціями, **здійснюється згідно з правилами і процедурами, встановленими цими організаціями, а в разі невстановлення таких правил і процедур — відповідно до цього Закону.**

Проте, як свідчить практика існуючих договорів з міжнародними фінансовими організаціями (МФО), в кожній з них є встановлені такі правила та процедури.

В ч. 2 статті 16 Закону № 922 встановлені **кваліфікаційні критерії** для участі в публічних закупівлях:

- ◆ наявність обладнання та матеріально-технічної бази;
- ◆ наявність працівників відповідної кваліфікації, які мають необхідні знання та досвід;
- ◆ наявність документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного договору.

Слід відзначити, що вказані критерії перекликаються з критеріями ліцензування, що встановлені Постановою №256.

Іншим важливим питанням є вибір переможця серед учасників тендеру, та критеріїв, які застосовуються при такому виборі.

У світовій практиці вибір будівельних (ремонтних) підрядників досить часто проводиться саме шляхом проведення торгів. Тендери оцінюються людьми з необхідними навичками та знаннями, і які не мають конфліктів інтересів, що можуть підірвати справедливість процесу. При проведенні оцінки, підрядник також має гарантувати, що стандарти безпеки та охорони навколишнього середовища можуть бути виконані.

Оцінка тендерних пропозицій проводиться в **7 етапів**:

Етап 1 — побіжний перегляд поданих тендерних пропозицій, щоб переконатися, що вони зазвичай є повними, відповідними і точно підготовленими.

Етап 2 — ранжування отриманих тендерів у порядку пріоритетності з урахуванням якісного оцінювання за вказаними критеріями оцінки.

Етап 3 — ранжування отриманих тендерів у порядку пріоритетності з урахуванням тендерної ціни.

Етап 4 — вибір **2** або **3** тендерів, які забезпечують найкраще співвідношення ціни та якості стосовно результатів кроків **1-3** вище.

Етап 5 — для кожного з тендерів, вибраних під час Етапу 4, визначення загальних витрат проекту, з урахуванням усіх суміжних питань, включаючи рівень внутрішніх ресурсів, необхідних для контролю кожного з учасників тендеру.

Етап 6 — вибір тендеру, що забезпечує найкращу загальну вартість для замовника.

Етап 7 — перед завершенням складання звіту про оцінку та рекомендації щодо проведення тендеру, підтвердження з переважним учасником тендеру їхню здатність виконати/реалізувати проект.

За законом №922 розгляд та оцінка тендерних пропозицій проводиться автоматично електронною системою закупівель на основі критеріїв і методики оцінки, зазначених замовником у тендерній документації, та шляхом застосування електронного аукціону (стаття 28).

Критеріями оцінки тендерних пропозицій для вибору переможця є:

- ◆ у разі здійснення закупівлі товарів, робіт і послуг, що виробляються, виконуються чи надаються не за окремо розробленою специфікацією (технічним проектом), для яких існує постійно діючий ринок, — ціна;
- ◆ у разі здійснення закупівлі, яка має складний або спеціалізований характер (у тому числі консультаційних послуг, наукових досліджень, експериментів або розробок, дослідно-конструкторських робіт), — ціна разом з іншими критеріями оцінки, зокрема, такими як: умови оплати, строк виконання, гарантійне обслуговування, експлуатаційні витрати, передача технології та підготовка управлінських, наукових і виробничих кадрів.

У разі якщо для визначення найбільш економічно вигідної тендерної пропозиції крім ціни застосовуються й інші критерії оцінки, у тендерній документації визначається їх вартісний еквівалент або питома вага цих критеріїв у загальній оцінці тендерних пропозицій. Питома вага цінового критерію не може бути нижчою ніж **70 відсотків**, крім випадку застосування процедури конкурентного діалогу.

Умови застосування конкурентного діалогу визначені в ст. 33 Закону №922, тобто коли:

- ◆ замовник не може визначити необхідні технічні, якісні характеристики (специфікації) робіт або визначити вид послуг, і для прийняття оптимального рішення про закупівлю необхідно провести переговори з учасниками;
- ◆ предметом закупівлі є консультаційні, юридичні послуги, розробка інформаційних систем, програмних продуктів, здійснення наукових досліджень, експериментів або розробок, виконання дослідно-конструкторських, будівельних робіт, визначення вимог до виконання яких потребує переговорів.

Отже, в законі №922 ціна не є єдиним критерієм вибору та становить близько 70%, тоді як 30% мають бути якісні критерії.

Що ж відбувається коли основним критерієм вибору тендерних пропозицій є ціна?

Світова практика засвідчує, що тендери безумовно, дають клієнтові вибір в укладенні договору з компанією, яка пропонує найнижчу ціну і короткі цикли будівництва, але зазвичай вони не дозволяють точно оцінити тендер. **Разом з тим, за результатами звіту ЄБРР¹ показують, що найдешевші учасники тендерів часто мають проблеми із завершенням проекту. Прийняття найнижчої ціни є основною причиною проблеми завершення проекту, тому що дуже часто зниження ціни означає зниження якості.**

¹ <https://www.ebrd.com/downloads/procurement/project/tender-azerbaijan.pdf>

Як приклад, можна навести досвід  Азербайджану¹, де вибір за низькими ставками призводив до затримок виконання робіт, низької якості матеріалів та робіт, і високого ризику невдач проєктів.

Пропозиції. Розробити методика (критерії) визначення переможця, де серед критеріїв якості пропонуємо:

- ◆ фінансові можливості (фінансова надійність, кредитний рейтинг);
- ◆ технічні можливості (завод і обладнання);
- ◆ наявність ресурсів та персоналу;
- ◆ попередня ефективність та якість, про що свідчать посилання;
- ◆ управління проєктами;
- ◆ екологічний менеджмент;
- ◆ відповідний досвід.
- ◆ застосування професійної та технічної експертизи;
- ◆ інновації в проектуванні, будівництві, обслуговуванні, процесах і використанні технології.

Мінінфраструктури рекомендуємо розробити критерії для «репутаційної моделі» підрядника, на основі яких запровадити рейтингування існуючих підрядників будівельників (ремонт) автомобільних доріг.

Участь нерезидентів в публічних закупівлях

Наразі інвестори, в тому числі іноземні, активно цікавляться процедурами закупівель. На нашу думку, збільшення конкуренції та вихід на ринок іноземних підрядників позитивно вплине на якість ремонтних і будівельних робіт, оскільки збільшення кількості іноземних підрядників на українському ринку з року в рік ускладнює «домовленості між місцевими гравцями». А для іноземного підрядника перемога у тендері — це гарантія того, що він не марно витратив кошти на відкриття представництва, перенесення потужностей, підготовку документації.

У 2018 році нерезиденти взяли участь в українських публічних закупівлях лише **196** раз, тоді яка загальна кількість конкурентних закупівель в статусі «завершені» — понад **90 тисяч**.

Згідно з пунктом 35 частини першої статті 1 Закону №922 учасником процедури закупівлі (далі — учасник) є фізична особа, у тому числі фізична особа - підприємець, юридична особа (резидент або **нерезидент**), яка подала тендерну пропозицію або взяла участь у переговорах у разі застосування переговорної процедури закупівлі.

Відповідно до частини першої статті 5 Закону вітчизняні та іноземні учасники всіх форм власності та організаційно-правових форм беруть участь у процедурах закупівель **на рівних умовах**.

У свою чергу, договір про закупівлю — договір, що укладається між замовником і учасником за результатами проведення процедури закупівлі та передбачає надання послуг, виконання робіт або набуття права власності на товари (пункт п'ятий частини першої статті 1 Закону).

Водночас, правовий статус іноземних юридичних осіб та порядок їх діяльності на території України не є предметом регулювання законодавства у сфері публічних закупівель.

¹ <https://www.ebrd.com/downloads/procurement/project/tender-azerbaijan.pdf>

Так, відповідно до статті 5 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (далі — Закон про ЗЕД), яким зокрема здійснюється регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні, усі суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають рівне право здійснювати будь-які її види, прямо не заборонені законами України, незалежно від форм власності та інших ознак.

Згідно із ст. 3 Закону про закупівлі Україна проголосила принцип недискримінації учасників закупівель, який означає що вітчизняні та іноземні учасники всіх форм власності та організаційно-правових форм беруть участь у процедурах закупівель на рівних умовах.

Таким чином, **участь нерезидента в закупівлях прямо передбачена чинним законодавством, а права такого учасника однакові з правами резидента.**

Предметом договору про закупівлі є **будівельні (ремонті) роботи, які вимагають наявності ліцензії**. Договори будівельного підряду врегульовані спеціальним нормативно-правовим актом — Постановою КМУ від 01.08.2005 року №668 затверджено «Загальні умови укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві», які регулюють правовідносини між сторонами щодо укладення та виконання договору такого роду договору.

Договори підряду в капітальному будівництві за участю іноземних суб'єктів господарювання укладаються і виконуються в порядку, передбаченому Цивільним та Господарським кодексами України, а також цими Загальними умовами, іншими актами законодавства.

Підрядник може, якщо інше не встановлено договором підряду, залучати до виконання робіт інших осіб (субпідрядників). При цьому договори субпідряду укладаються та виконуються з дотриманням вимог, визначених цими Загальними умовами. Підрядник відповідає за результати роботи субпідрядників і виступає перед замовником як генеральний підрядник, а перед субпідрядниками — як замовник. Субпідрядники, що залучаються до виконання робіт, повинні відповідати кваліфікаційним та іншим вимогам, передбаченим у договорі підряду (мати ліцензію (дозвіл) на виконання робіт, визначених договором субпідряду, досвід виконання аналогічних робіт та ресурси, достатні для їх виконання, тощо). Договори підряду за участю іноземних суб'єктів господарювання (далі — зовнішньоекономічні договори підряду) укладаються між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України та іноземними суб'єктами на експорт та імпорту робіт. Під час укладання зовнішньоекономічних договорів підряду сторони мають право використовувати міжнародні звичаї та рекомендації міжнародних організацій.

Зовнішньоекономічний договір підряду може бути визнано недійсним у судовому порядку, якщо його укладено з недотриманням актів законодавства або правил відповідного міжнародного договору України.

Під час здійснення будівництва на території України за рахунок державних коштів умовами зовнішньоекономічного договору підряду передбачаються вимоги до використання матеріалів та устаткування вітчизняних виробників.

Таким чином, враховуючи вищенаведене:

- 1** Нерезидент має право приймати участь в процедурі закупівель
- 2** Нерезидент має право залучати підрядника для участі в конкретній закупівлі, за умови, якщо в документації з конкурсних торгів (далі — ДКТ) та договорі будуть прописані відповідні застереження.
- 3** Обов'язок наявності сертифікатів та ліцензій може покладатися договором та ДКТ на підрядника або субпідрядника в залежності від того, яку конкретну роботу буде виконувати кожен з них.
- 4** На даний текст договору підряду, запропонований замовником, повинен відповідати постанові КМУ № 886 як для учасників резидентів, так і для нерезидентів.

Як відомо, ЗУ «Про публічні закупівлі» забороняє дискримінацію учасників та зобов'язує замовників забезпечити вітчизняним та іноземним учасникам рівні умови участі у процедурах українських закупівель. Зрозуміло, що даний принцип здійснення закупівель в першу чергу повинен знайти своє відображення у тендерній документації, яку готує замовник.

Проте нерідко умови тендерної документації викладаються таким чином, що не дають можливості нерезиденту виконати їх повною мірою. Насправді, доволі багато нерезидентів скаржиться, що умови наших тендерних документацій виписані здебільшого під вітчизняних учасників.

Більшість дискримінаційних випадків щодо нерезидентів виникає через відсутність у замовників достатнього досвіду роботи з іноземними учасниками та нерозуміння відмінностей між українським законодавством та законодавством інших країн.

Пропонуємо розглянути найбільш поширені у практиці випадки дискримінації іноземних учасників на прикладі кваліфікаційних критеріїв та інших вимог тендерних документацій.

Наявність обладнання та матеріально-технічної бази

Обладнання та матеріально-технічна база (які будуть використовуватись при виконанні договору про закупівлю) нерезидента — потенційного постачальника товарів або виконавця робіт, буде знаходитись за межами України.

Постає питання доцільності вимоги щодо місця знаходження МТБ виконавця, а саме виключно на території України. Основним критерієм мають бути строки поставки, зазначені у проекті договору, в той час, коли виробничі потужності виконавця можуть знаходитись на території іншої держави.

Виключенням з цього правила можна вважати заздалегідь заплановане постачання товару самовивозом, проте й тоді вимагати зазначення точної адреси заводу може вважатись дискримінаційним, якщо учасник (нерезидент) доведе та документально підтвердить, що він має в наявності власний або орендований мобільний завод, та у разі перемоги планує перебазувати його до об'єкту будівництва.

Те ж саме стосується вимоги щодо надання копії атестату виробництва, оскільки питання проходження атестації у власника мобільного заводу може мати місце лише у разі його перемоги та перебазування мобільного заводу до об'єкту будівництва.

Поширеною у тендерній документації є вимога щодо подання учасником довідки про наявність обладнання та матеріально-технічної бази, яка повинна містити наступну інформацію: найменування обладнання, устаткування, тощо; кількість, рік виготовлення; балансова вартість; статус (власне, орендоване, інше).

Проте доволі часто у довідці щодо балансової вартості обладнання замовник вимагає зазначити вартість саме у гривні. Таким чином учасник-нерезидент, який обліковує це майно в іноземній валюті, повинен конвертувати цю вартість з іноземної валюти у гривню, що потребує від замовника чітких умов/правил стосовно визначення валютного курсу на дату обліку. Тому рекомендуємо не обмежувати визначення вартості обладнання лише у національній валюті України, але надати можливість встановлювати в еквіваленті в іноземній валюті.

При цьому треба пам'ятати, що практика колегії АМКУ показує, що вимоги тендерної документації щодо зазначення балансової вартості обладнання, року його виготовлення взагалі в більшості випадків є дискримінаційною умовою по відношенню до учасників, так як вона обмежує коло учасників лише тими суб'єктами господарювання, які володіють такою інформацією.

Наявність працівників відповідної кваліфікації з необхідними знаннями та досвідом

Відомо, що трудові книжки використовуються не в усіх країнах світу. Так само вимога щодо надання копії наказу про призначення на посаду також може бути невиконаною, оскільки на відміну від українського законодавства, законодавство деяких європейських країн не визначає обов'язку видачі наказу про прийняття на роботу перед укладанням трудового контракту.

Очевидно, що все це передбачити неможливо, а тому у тендерній документації варто зазначати невичерпний перелік документів, які учасники процедури закупівлі можуть подати для підтвердження відповідності такому кваліфікаційному критерію.

Те ж саме стосується вимог щодо документів, які підтверджують правомочність та повноваження керівника, службової (посадової) особи учасника представляти його інтереси під час проведення процедури закупівлі.

У цьому випадку також не варто обмежуватись лише наказом про призначення, рішенням (протоколом) органу управління, установчими документами та іншими подібними документами (як це зазвичай влаштовує українських учасників), так як всі ці документи у нерезидента можуть бути відсутні, тому що підтвердженням повноважень службової (посадової) особи за законодавством нерезидента може бути лише трудовий контракт та/або довіреність.

Наявність документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного договору

Дана ситуація аналогічна попередньому кваліфікаційному критерію. У цьому випадку варто зазначати невичерпний перелік документів, які учасники процедури закупівлі можуть надати для підтвердження відповідності такому критерію.

На відміну від України є іноземні контракти, де взагалі не передбачається укладання актів приймання-передачі робіт за результатами їх виконання. Доказом виконання робіт можуть бути договори, офіційні повідомлення та листи, платіжні доручення (або інші документи), які підтверджують факт проведення розрахунків з виконаних робіт.

Українські документи, сертифікати, стандарти

Доволі поширеною практикою є вимога наявності документів, передбачених виключно українським законодавством, без можливості надання іноземних аналогів. Іноді такі обмеження є обґрунтованими, але іноді — ні.

Для прикладу, замовник для підтвердження критерію щодо наявності обладнання та матеріально-технічної бази вимагає подати копію балансу учасника за останній звітний період (за формою Ф-1 «Баланс») з відміткою органу статистики без зазначення можливості подання аналогу або подання письмового пояснення щодо неможливості подання такого документу. Зрозуміло, що у країні учасника-нерезидента може не передбачатись форма балансу «Ф-1» (як в Україні), а тому така вимога по відношенню до нерезидента є дискримінаційною.

Також треба пам'ятати, що продукція іноземного походження може мати сертифікати до яких не будуть застосовані державні стандарти України (ДСТУ). За можливості варто передбачати їх аналоги, серед яких можуть бути європейські стандарти (EN), прийняті CEN, CENELEC (ETSI), Eurocode та ін.

Якщо ж замовник під час експлуатації, ремонту або будівництва певних технічних конструкцій використовує діючу в Україні нормативну документацію, яка зобов'язує його враховувати вимоги до якісних та технічних характеристик виключно на підставі конкретного ДСТУ, то в таких випадках варто надати учаснику-нерезиденту достатньо часу для проходження необхідних етапів випробувань. Це можна реалізувати, наприклад, вимагаючи надання сертифікату при поставці, а не на етапі подання тендерних пропозицій.

5 Обтяжливі для нерезидента вимоги

Є певні вимоги, які неможливо однозначно назвати дискримінаційними по відношенню до нерезидента, оскільки в кінцевому випадку нерезидент має можливість їх виконати, але вони будуть для нього не виправданими та обтяжливими, якщо він в кінцевому випадку не стане переможцем.

Наприклад, обтяжливим буде вимагати від нерезидента наявності будівельної ліцензії на період подання тендерних пропозицій, адже для отримання ліцензії на проведення будівельних робіт іноземний суб'єкт господарювання (нерезидент) повинен зареєструвати на території України власне іноземне представництво. Швидше за все він не встигне це зробити перед поданням тендерних пропозицій. Нерезидентів, є недоцільним відкривати представництво та отримувати українську будівельну ліцензію, якщо він планує брати участь лише в одних конкретних закупівлях.

Більш гнучким варіантом буде вимагати від нерезидентів надання такої ліцензії протягом певного терміну, і лише у випадку підписання договору з ним як з переможцем. А на етапі подання тендерних пропозицій достатньо вимагати гарантійний лист про отримання такої ліцензії в граничний період.

Досить складною для нерезидента буде вимога наявності власної атестованої/акредитованої в Україні служби контролю якості (лабораторії). У цьому випадку варто вимагати надання гарантійного листа від учасника про зобов'язання мати її наявності до моменту підписання договору або виконання робіт.

Слід підкреслити, що останні декілька років українські замовники цієї поради в більшості випадків дотримуються, але, на жаль, протилежна практика все ж таки досі існує.

Пропозиції:

- 1** Для підвищення конкуренції на ринку та залучення до участі іноземних учасників, слід проаналізувати вимоги законодавства на предмет можливості іноземною компанією виконати ту чи іншу вимогу.
- 2** Кваліфікаційні критерії, фінансові та технічні можливості підрядників-учасників тендеру гармонізувати з європейським законодавством (зокрема, Директива 2014/24/ЄС)
- 3** Слід поряд з вимогою надання вітчизняних документів, сертифікатів, стандартів та ін. передбачити можливість подання їх іноземних аналогів.
- 4** Передбачити можливість виконання певних вимог не на етапі подачі тендерних пропозицій, а на етапі виконання договору про закупівлю, що у свою чергу забезпечить більшу рентабельність закупівлі для іноземних учасників.
- 5** Передбачити можливість та механізм надання забезпечення тендерної пропозиції у вигляді банківської гарантії учасниками торгів — нерезидентами.

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ РИНКУ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ ДОРІГ, ЇХ ПРИЧИН ТА КУРСІВ ПОЛІТИКИ

Контроль якості доріг

Відповідно до чинного законодавства технічний нагляд здійснюється Замовником з метою контролю за дотриманням проектних рішень та вимог державних стандартів, будівельних норм і правил, а також контролю за якістю виконаних робіт та їх обсягами під час будівництва або зміни (у тому числі шляхом знесення) об'єкта містобудування.

Архітектурно-будівельний контроль відповідно до ЗУ «Про архітектурну діяльність», Порядку здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 р. №903 здійснюють органи державного архітектурно-будівельного контролю, проте це стосується робіт під час нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту.

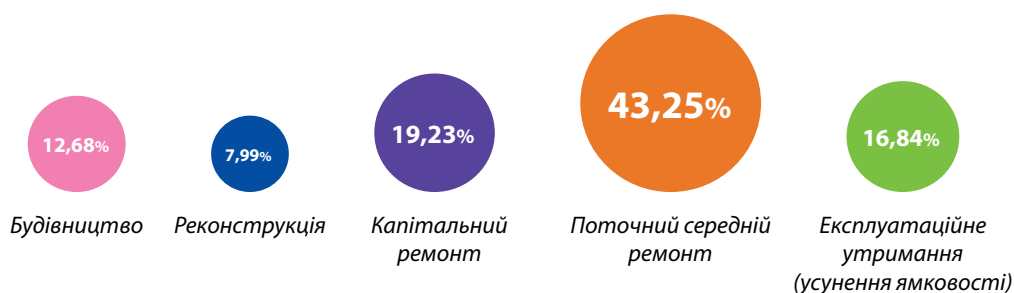
Постанова від 28 грудня 2016 р. №1065 «Про затвердження вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування».

Відповідно до Державних будівельних норм, контроль якості – це комплекс технічних та організаційних заходів з ефективного управління якістю на всіх стадіях створення об'єкта будівництва, у тому числі:

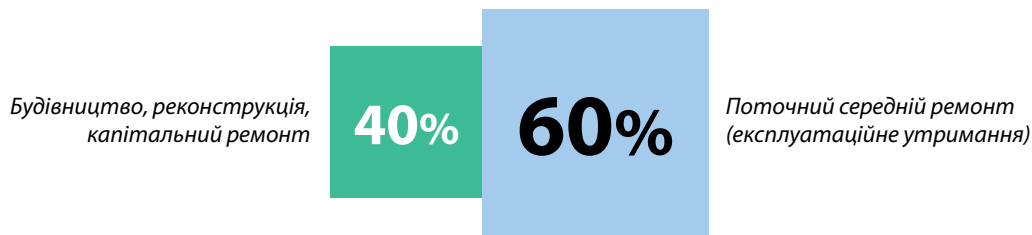
- 1 > контроль показників якості матеріалів, виробів, конструкцій та устаткування;
- 2 > контроль технологічних процесів;
- 3 > забезпечення виконання будівельних робіт з дотриманням вимог щодо:
 - ◆ пожежної безпеки;
 - ◆ безпеки людей;
 - ◆ впливу на довкілля;
 - ◆ впливу шуму та вібрації.

Тобто по тим роботам, де законодавством передбачено введення в експлуатацію (будівництво, реконструкція та капітальний ремонт) здійснюється державний (органи ДАБІ) та виробничий контроль (підрядник), авторський (генпроектувальник) та технічний нагляд (замовник).

Відповідно до даних, наданих Укравтодором у 2018 році дорожні роботи розподілились наступним чином:



Узагальнивши по видах робіт, за якими проводиться контроль якості:



Тобто, показник за 2018 рік покращився, оскільки відсоток середнього поточного ремонту, який не підпадав під архітектурно-будівельний контроль з боку державних органів раніше сягав майже 90% (88,2%).

На проблему переважання ремонтних дорожніх робіт без обов'язкового державного контролю неодноразово вказувала директорка Національного Секретаріату CoST в Україні— Наталія Форсюк. Зокрема, вона зазначала, що якість дорожнього покриття перебуває на контролі в держпідприємстві, що входить до сфери управління Укравтодору. Структура, що належить замовникові, здійснює контроль об'єктів цього ж замовника¹.

Сьогодні здійснюється 4-рівневий контроль якості робіт:

- 1» Контроль Замовника (регіональні служби доріг, сертифіковані інспектори).
- 2» Дорожній контроль якості— служба в Укравтодорі (222 об'єкти перевірено) прописана умова в договорах, яка забороняє оплачувати Замовнику без позитивного висновку даної служби).
- 3» Інженерний нагляд — як правило на об'єктах, які фінансуються МФО. Проте з прийняттям Постанови №1065 планується поширення цього виду контролю на усі об'єкти.
- 4» Громадський контроль.

Стосовно проведення контролю якості робіт незалежними інженерами-консультантами, то відповідно до Постанови №1065 від 28 грудня 2016 р. вони стосуються лише **нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування і стосуються об'єктів, проектування яких розпочалось з 1 січня 2018 року.**

Здійснення інженером-консультантом технічного нагляду за будівництвом автомобільних доріг загального користування не знімає з органу державного управління автомобільними дорогами загального користування та підрядника відповідальності за якість виконання дорожніх робіт.

Зокрема, інженер-консультант зобов'язаний: здійснювати контроль за якістю та обсягами виконаних підрядником дорожніх робіт; проводити огляд і оцінку виконаних дорожніх робіт, які на наступних етапах їх виконання буде неможливо провести (приховані роботи); здійснювати контроль за дотриманням підрядником затвердженого замовником графіка виконання дорожніх робіт; проводити нагляд за здійсненням підрядником вхідного та операційного контролю; здійснювати в рамках технічного нагляду за будівництвом автомобільних доріг загального користування суцільний або вибіркового контролю за якістю та обсягами виконаних дорожніх робіт з використанням візуального та інструментальних методів контролю та інше.

Разом з цим інженер-консультант має право: проводити перевірку дорожніх робіт у ході їх виконання; вимагати від підрядника виконання робіт відповідно до затвердженої проектної документації, дотримання вимог будівельних норм; вимагати подання підрядником виконавчої документації на дорожні роботи;

¹ <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/bez-kontrolya-pochemu-dorogi-v-ukraine-ischezayut-vmeste-so-snegom>

пред'являти до посадових осіб підрядника письмові вимоги про усунення порушень і причин їх виникнення; вимагати від підрядника усунення виявлених порушень у встановлені строки; вимагати від підрядника вжиття заходів до усунення виявлених порушень, які виникли під час виконання дорожніх робіт, які не відповідають проектній документації, вимогам будівельних норм, а також виконання дорожніх робіт, які фактично не були виконані підрядником; вносити замовнику пропозиції щодо розірвання договору про виконання дорожніх робіт з підрядниками, які систематично порушують правила їх виконання.

Договір між замовником та інженером-консультантом укладається за результатами тендера на закупівлю дорожніх консультаційних послуг, проведеного відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі».

Взаємодія інженера-консультанта і підрядника здійснюється відповідно до узгодженого та затвердженого замовником графіка виконання дорожніх робіт. Інженер-консультант несе відповідальність відповідно до законів за надані дорожні консультаційні послуги.

На сьогодні, гарантійні терміни на виконані ремонтні дороги вказані у Додатку Л СОУ 42.1-37641918-128:2014 «Настанова щодо прийняття робіт з **поточного середнього ремонту** автомобільних доріг загального користування». Гарантійний строк експлуатації на влаштоване покриття складає **3 роки**. Проте слід звернути увагу на примітку: «зазначені гарантійні строки є довідковими і можуть бути уточнені за відповідним обґрунтуванням (з урахуванням залишкової працездатності інших конструктивних елементів, що не ремонтувалися) у договорі підряду».

Згідно з ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина 1. Проектування. Частина II. Будівництво» додаток Л (довідковий) — мінімально допустимий строк експлуатаційної придатності елементів дороги, асфальтобетонне покриття, строк не менше ніж **3 роки**, тобто у ДБН В.2.3-4:2015 **встановлені мінімальні строки експлуатації елементів автомобільної дороги, а не конкретний строк 3 роки**.

Рішенням колегії Укравтодору від 16.01.2018 року №1 було встановлено, що при укладанні договорів на виконання будівельно-ремонтних робіт гарантійний термін на асфальтобетонне покриття повинен становити **5 років**, що не заперечує СОУ 42.1- 37641918-128:2014 і ДБН В.2.3-4:2015 на підставі чого, Замовник вирішив в проекті договору встановити гарантійні терміни експлуатації об'єкта **5 років**.

Необхідно поширити практику реалізації проектів по утриманню доріг в рамках контрактів OPRC (Output and Performance-based Road Contract) — тобто контрактів, заснованих на показниках якості або кінцевих результатів. Згідно з контрактами OPRC, підрядник не тільки виконує роботи по відновленню дороги, а й несе відповідальність за її подальше утримання протягом n-років. Його оплата — фіксовані суми, а головна мета — усувати дефекти максимально швидко. Тобто, контракти OPRC знижують корупційні ризики і підвищують якість утримання дороги. Безпосередня економія становить, як мінімум, 10% від стандартної моделі утримання доріг державними структурами.

Пропозиції

Залучення незалежного інженера-консультанта на усіх об'єктах будівництва, реконструкції та капітального ремонту, в тому числі які фінансуються з державного дорожнього фонду.

Встановлення обов'язкових гарантійних термінів робіт на виконані роботи для підрядників: поточний ремонт — **5 років**; капітальний ремонт — **10 років**.

Здійснення громадського контролю за якістю виконаних робіт.

Реалізація проектів по утриманню доріг в рамках контрактів, заснованих на показниках якості або кінцевих результатів OPRC (Output and Performance-based Road Contract).

Регулювання вартості робіт

З 01 січня 2019 року набрали чинності нові правила визначення вартості ремонтних робіт, які зазначені в СОУ:

- ◆ СОУ 42.1-37641918-050:2018 «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з капітального ремонту»;
- ◆ СОУ 42.1-37641918-085:2018 «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання».

Ці стандарти введено в дію з 01.01.2019 відповідно до наказу Укравтодору від 28.12.2018 № 424. Оновлені стандарти з ціноутворення спрямовані на підвищення рівня конкуренції в дорожній галузі. Основні нововведення:

- ◆ змінено підхід до розрахунку кошторисної заробітної плати, суть якого полягає в праві замовника самостійно її визначати, але у розмірі не нижчому ніж середньомісячна заробітна плата у будівництві (у розрахунку на одного штатного працівника) за попередній звітний рік, що оприлюднюється центральним органом виконавчої влади в галузі статистики, збільшена на прогнозний індекс споживчих цін на поточний рік (у середньому до попереднього року);
- ◆ при визначенні вартості робіт з капітального ремонту запроваджено диференційовані показники адміністративних витрат та кошторисного прибутку в залежності від класу наслідків;
- ◆ переглянуто усереднені показники для визначення загальновиробничих, адміністративних витрат та кошторисного прибутку;
- ◆ передбачено механізм врахування в кошторисній документації коштів на покриття витрат, пов'язаних з виконанням робіт, що мають непередбачуваний і непрогнозований характер (при експлуатаційному утриманні) тощо.

Стосовно проектування, нагальною проблемою є низька якість проектних робіт, що пов'язано з їх низькою вартістю, та було обумовлено державним регулюванням. В підзаконних та нормо-технічних актах має встановлюватися мінімальна межа вартості як проектних, так і підрядних робіт, тоді як максимальна межа не повинна бути встановлена. Ціни мають регулюватись ринком і бути конкурентними

Пропозиції

Виключити в підзаконних та нормо-технічних актах максимальну межу вартості як проектних, так і підрядних дорожніх робіт.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ ДО РОЗДІЛУ 2

- 1 Підготувати підзаконний нормативно-правовий акт «Порядок погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг».
- 2 Переглянути ліцензійні вимоги (у частині кадрових та технологічних вимог щодо виробничо-технічної бази) з метою створення рівних та конкурентних умов для підрядників резидентів та нерезидентів, підвищення рівня технології виробництва та кваліфікації підрядників-резидентів до світових стандартів.
- 3 Переглянути кваліфікаційні критерії, фінансові та технічні вимоги до підрядників-учасників публічних закупівель відповідно до найкращих світових практик закупівель за участю міжнародних фінансових установ.
- 4 З метою підвищення конкуренції на ринку та залучення до участі підрядників-нерезидентів, внести зміни до законодавства щодо можливості іноземною компанією виконати вимоги процедури публічних закупівель.
- 5 Середньострокове та довгострокове планування не тільки реконструкції та будівництва, а й середнього поточного ремонту доріг загального користування державного і місцевого значення.
- 6 Відмовитись від ямкового ремонту на користь середнього суцільного ремонту.
- 7 Розробити критерії для «репутаційної моделі» підрядника та запровадити рейтингування існуючих підрядників по будівництву (ремонту) автомобільних доріг.
- 8 Залучити незалежного інженера-консультанта на усіх об'єктах будівництва, реконструкції та капітального ремонту, в тому числі які фінансуються з державного дорожнього фонду.
- 9 Встановити у законодавстві обов'язкові гарантійні терміни робіт на виконанні роботи для підрядників: поточний ремонт — 5 років; капітальний ремонт — 10 років.
- 10 Виключити в підзаконних та нормо-технічних актах максимальну межу вартості як проектних, так і підрядних дорожніх робіт.
- 11 Реалізація проектів по утриманню доріг в рамках контрактів OPRC (Output and Performance-based Road Contract) — тобто контрактів, заснованих на показниках якості або кінцевих результатів.

ЗАГАЛЬНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

Ініціювати розроблення методики визначення пріоритетних об'єктів будівництва, реконструкції, ремонту автомобільних доріг із зазначенням чітких критеріїв відбору на підставі кращих світових практик з метою її застосування під час підготовки Національного плану будівництва, реконструкції, ремонту автомобільних доріг загального користування на **5** років.

1 запровадження довгострокового бюджетного планування для об'єктів будівництва, реконструкції, ремонту автомобільних доріг загального користування, ремонту вулиць і доріг міст та інших населених пунктів.

2 забезпечення прозорості планування, замовлення, виконання робіт та гарантійного обслуговування об'єктів будівництва, реконструкції, ремонту автомобільних доріг, зокрема шляхом:

- ◆ заміни критеріїв відбору підрядника на такі, що використовуються міжнародними фінансовими організаціями для проектів в Україні;
- ◆ створення публічного порталу системи управління та моніторингу в режимі реального часу будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг за кращими світовими практиками;
- ◆ щоденного звітування про стан виконання робіт, онлайн-спостереження за виконанням робіт підрядниками;
- ◆ залучення на конкурсних засадах незалежного консультанта-інженера на усіх етапах будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг (планування, виконання робіт, гарантійного обслуговування);
- ◆ включення до договорів про виконання робіт з будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг умови про страхування об'єктів такого будівництва;

3 запровадження оцінки планів ремонтів доріг місцевого значення спеціальною комісією, за результатами оцінки якої визначати обсяги подальшого розподілу коштів державного дорожнього фонду по областях;

4 забезпечення якості доріг, зокрема шляхом:

- ◆ приведення технологічних вимог до компаній підрядників у відповідність до міжнародної практики;
- ◆ створення рекомендованих (типових) стандартів тендерної документації та ТЗ для замовників відповідно до рівня публічної закупівлі, технологічної нейтральності і орієнтованості на гарантії якості;
- ◆ застосування технології будівництва цементобетонних доріг в Україні на дорогах державного значення шляхом внесення відповідних змін у ДБН;

5 будівництва концесійних доріг, для яких:

- ◆ розробити комплексну програму щонайменше на **5** років і **10** проектів;
- ◆ надати інвестору (концесіонеру) реальні гарантії повернення недоотриманого прибутку;
- ◆ будувати концесійні дороги не паралельно діючим, а виключно замість діючих;

6 якісного експлуатаційного обслуговування ключових доріг, зокрема після завершення будівництва або ремонту передавати на утримання дорогу тій компанії, що виконувала роботу.

ПРОПОНОВАНІ ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

4 жовтня 2019 року Верховна Рада України схвалила Програму діяльності Уряду на 5 років. Серед основних цілей зазначено, що стосуються дорожньої галузі. Зокрема,

ЦІЛІ	ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ
● Ціль 8.1. Українські пасажирки та вантажовідправники мають доступ до якісної, безпечної залізниці	● Зростання середньої безпечної швидкості поїздів щонайменше на 10% ● Зменшення кількості аварійних подій та інцидентів на 30%
● Ціль 8.2. Українці витрачають менше часу на дорогу автомобільним транспортом та мають менші ризики потрапити в ДТП	● Зменшення середніх витрат часу у дорозі для пасажирських і вантажних перевезень на 10% ● Зниження рівня аварійності на 30%

Слід відзначити прогрес щодо підходу до формулювання цілей через суспільні потреби та проблеми, вимірюваність цілей (тобто строк, відсоток збільшення/зменшення), показники досягнення. Іншими словами, можна виміряти чи досягли ми вказаних цілей чи ні — на **100%** чи менше.

В результаті проведеного аналізу рекомендовано в нових курсах політики в сфері будівництва та ремонту доріг формулювати наступні **цілі державної політики на 5 років**:

- 1 Розгалужена система автомобільних доріг з рівним та якісним дорожнім покриттям (задовільний стан доріг **100%** по рівності та міцності)
- 2 Збільшення будівництва, реконструкції та капітального ремонту у співвідношенні до ямкового, середнього поточного ремонту — **80 / 20%**.
- 3 Збільшення тривалості міжремонтного періоду (забезпечення збереження доріг) на **50%**.
- 4 Збільшення швидкості перевезень (вантажних/пасажирських), підвищення середніх швидкостей та комфорту руху.
- 5 Зменшення відсотку смертності та травматизму на автошляхах на **30%**.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК №1

ПЕРЕЛІК НЕАКТУАЛЬНИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ»

№ п/п	Регуляторний акт	Результат оцінки за критерієм «Актуальність»	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Закон №3353-XII від 30.06.1993 «Про дорожній рух»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
2	Закон №2344-III від 05.04.2001 «Про автомобільний транспорт»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству За ознакою наявності рішення уповноваженого органу про необхідність усунення порушень принципів державної регуляторної політики
3	Закон №3038-VI від 17.02.2011 «Про регулювання містобудівної діяльності»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
4	Закон №2780-XII від 16.11.1992 «Про основи містобудування»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
5	Закон №687-XIV від 20.05.1999 «Про архітектурну діяльність»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
6	Постанова Кабінет Міністрів України №176 від 18.02.1997 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
7	Постанова Кабінет Міністрів України №1764 від 20.12.2006 «Про затвердження Технічного регламенту будівельних виробів, будівель і споруд»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
8	Постанова Кабінет Міністрів України №903 від 11.07.2007 «Про авторський та технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
9	Постанова Кабінет Міністрів України №256 від 30.03.2016 «Деякі питання ліцензування будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
10	Закон №586-XIV від 09.04.1999 «Про місцеві державні адміністрації»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству За ознакою судового оскарження
11	Постанова Кабінет Міністрів України №668 від 01.08.2005 «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству

ДОДАТОК №2

ПЕРЕЛІК ПІДЗАКОННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ», ЩО МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННИХ

№ п/п	Регуляторний акт	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Постанова Кабінет Міністрів України №1567 від 08.11.2006 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
2	Наказ Мінфін України №573/1019 від 21.09.2012 «Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
3	Наказ Укравтодор (з 2001р.) №128 від 26.04.2010 «Про затвердження Методичних рекомендацій стосовно розробки, погодження, затвердження проектів будівництва об'єктів дорожнього господарства та титулів будов (об'єктів)»	За ознакою відсутності підстави для прийняття

ДОДАТОК №3**ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ
РИНКУ «БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ»**

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
1	Планування, забудова та інше використання територій	Закон	Про основи містобудування	2780-XII	Стаття 2
2	Розробка і реалізація інвестиційних програм розвитку населених пунктів і територій	Закон	Про основи містобудування	2780-XII	Стаття 2
3	Визначення територій, вибір, вилучення (випуск) і надання земель для містобудівних потреб	Закон	Про основи містобудування	2780-XII	Стаття 2
4	Створення соціальної, інженерної і транспортної інфраструктури територій та населених пунктів	Закон	Про основи містобудування	2780-XII	Стаття 2
5	Забезпечення сталого розвитку територій з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів	Закон	Про регулювання містобудівної діяльності	3038-VI	Преамбула
6	Створення та розвиток інженерно-транспортної інфраструктури	Закон	Про регулювання містобудівної діяльності	3038-VI	Стаття 2
7	Створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення	Закон	Про регулювання містобудівної діяльності	3038-VI	Стаття 2
8	Формування сприятливого життєвого середовища	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Преамбула
9	Досягнення естетичної виразності, економічної доцільності і надійності будинків, споруд та їх комплексів	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Преамбула
10	Підтримка наукових досліджень у галузі містобудування, архітектури і будівництва	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
11	Сприяння підготовці і підвищенню кваліфікації кадрів в галузі містобудування, архітектури і будівництва	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
12	Залучення інвестицій у проектування і будівництво об'єктів архітектури	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
13	Захист авторських прав і забезпечення свободи творчості архітекторів	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
14	Забезпечення довговічності будинків та споруд	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
15	Створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
16	Створення безпечних умов для життя та здоров'я людини	Закон	Про будівельні норми	1704-VI	Стаття 4
17	Відповідність будівельних норм сучасним досягненням науки і техніки	Закон	Про будівельні норми	1704-VI	Стаття 4
18	Відповідність будівельних норм вимогам законодавства, міжнародних норм та правил	Закон	Про будівельні норми	1704-VI	Стаття 4
19	Створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	ч. 1 ст. 5
20	Збереження автомобільних доріг загального користування та штучних споруд на них	Закон	Про автомобільні дороги	2862-IV	Частина 1 статті 33
21	Створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	ч. 1 ст. 5
22	Збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів	Закон	Про дорожній рух	3353-XII	Частина друга статті 29
23	Забезпечення безпеки будівництва	Закон	Про архітектурну діяльність	687-XIV	Стаття 2
24	Своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 2 ч. 1 ст. 3
25	Захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 3 ч. 1 ст. 3
26	Додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 5 ч. 1 ст. 3

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
27	Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 6 ч 1 ст 3
28	Створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 7 ч 1 ст 3
29	Обмеження монополізму та розвиток конкуренції.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 8 ч 1 ст 3
30	Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 10 ч 2 ст 3
31	Охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 11 ч 2 ст 3
32	Безпечне функціонування транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 4 ч. 1 ст 3
33	Створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху	Закон	Про дорожній рух	3353-XII	Преамбула
34	Забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	ст. 5
35	Створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	стаття 5
36	Підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу, зменшення збитків через незадовільні дорожні умови	Закон	Про джерела фінансування дорожнього господарства України	1562-XII	частина перша статті 2 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»

ДОДАТОК №4

ПЕРЕЛІК ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Закон та його положення, яким запроваджено інструмент (засіб) регулювання	Орган, що забезпечує формування політики (сфера політики)	Орган, що забезпечує реалізацію політики (сфера політики)	Орган, що здійснює державний нагляд (контроль) (сфера політики)	Етап діяльності суб'єктів господарювання на ринку, до якого застосовується
1	Ліцензія на будівництво об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми та значними наслідками	Стаття 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності»	Мінрегіон МІУ	Мінрегіон ДААД ДАБІ	ДАБІ ДААД (моніторинг)	До початку ведення господарської діяльності по виконання робіт по буд-ву автомобільних доріг
2	Повідомлення про будівельні роботи	Стаття 34 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»	Мінрегіон	ДААД (Укравтодор) ДАБІ	ДАБІ	До початку виконання робіт по буд-ву автомобільних доріг та об'єктів дорожньої інфраструктури
3	Дозвіл на виконання будівельних робіт	Стаття 37 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»	Мінрегіон	ДААД (Укравтодор) ДАБІ	ДАБІ	До початку виконання робіт по буд-ву автомобільних доріг та об'єктів дорожньої інфраструктури
4	Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт	Стаття 35 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»	Мінрегіон	ДААД (Укравтодор) ДАБІ	ДАБІ	До початку підготовчих робіт автомобільних доріг та об'єктів дорожньої інфраструктури
5	Сертифікат, який видається у разі прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта	Стаття 39 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»	Мінрегіон	ДААД (Укравтодор) ДАБІ	ДАБІ	До прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів
6	Дозвіл на розміщення, будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг;	Відповідно до ЗУ «Про Дорожній рух» та стаття 37 ЗУ «Про автомобільні дороги»	МІУ Мінрегіон	МІУ ДААД (Укравтодор) ДАБІ	ДААД (Укравтодор)	До початку виконання робіт по буд-ву автомобільних доріг та об'єктів дорожньої інфраструктури

РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ПРОЦЕДУРИ ВИДАЧІ (ВИКОНАННЯ ВИМОГ) ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	Ліцензія на будівництво об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками	ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності»
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	ДАБІ	
Перелік основних вимог	Загальні вимоги: 1. Організаційні вимоги 2. Кадрові вимоги 3. Технологічні вимоги Вимоги до будівництва об'єктів транспортної інфраструктури: 1. Організаційні вимоги 2. Кадрові вимоги 3. Технологічні вимоги	Постанова №256
Перелік документів, що необхідно зібрати суб'єкту для виконання процедури	1. Заява про отримання ліцензії, в якій повинні міститися відомості про суб'єкта будівельної діяльності - заявника (найменування, місцезнаходження, банківські реквізити, ідентифікаційний код, контактні телефони) для юридичної особи; прізвище, ім'я, по батькові, паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий, місце проживання), ідентифікаційний код, банківські реквізити, контактні дані для фізичної особи (підприємця), перелік видів робіт, які заявник має намір виконувати. Відомості про виробничо-технічну базу, склад працівників за професійним та кваліфікаційним рівнем, технологію виробництва, інформаційно-правове, нормативно-технічне забезпечення, про наявну систему контролю якості виконання робіт. 2. ВІДОМОСТІ про виробничо-технічну базу, склад працівників за професійним та кваліфікаційним рівнем, технологію виробництва, інформаційно-правове забезпечення, наявну систему контролю якості виконання робіт, виконані заявником будівельно-монтажні роботи	Додаток 1 та Додаток 2 до Постанови №256
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	Строк надання адміністративної послуги до 27 робочих днів від дня реєстрації заяви	
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	Підписані документи, що додаються до заяви для отримання ліцензії, подані не в повному обсязі; Заява або хоча б один з документів, що додається до заяви про отримання ліцензії: підписаний особою, яка не має на це повноважень; оформлений із порушенням вимог Закону про ліцензування та Порядку ліцензування, складений не за встановленою формою або не містить даних, які обов'язково вносяться до них згідно із Законом про ліцензування та Порядком ліцензування. Подання заяви з порушенням строків, передбачених Законом про ліцензування та Порядком ліцензування; Виявлення за результатами перевірки (з використанням державних реєстрів відповідно до законодавства), проведеної на підставі звернення юридичних або фізичних осіб, недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом будівельної діяльності для отримання ліцензії. Невідповідність поданих суб'єктом будівельної діяльності документів ліцензійним умовам та неспроможність виконувати роботи згідно з поданим Переліком робіт. Невідповідність поданих суб'єктом господарської діяльності документів ліцензійним умовам та неспроможність виконувати роботи згідно з поданим переліком робіт.	

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Наявність обов'язкових платежів	Згідно з законодавством, несплата за видачу ліцензії у встановлені строки є підставою для анулювання ліцензії	Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»
Перелік обов'язкових платежів	Плата за видачу ліцензії	
Розмір обов'язкових платежів	Один мінімальний прожитковий мінімум, виходячи з розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб, що діє на день прийняття органом ліцензування рішення про видачу ліцензії;	
Періодичність обов'язкових платежів	Плата за видачу ліцензії вноситься ліцензіатом у строк не пізніше десяти робочих днів з дня оприлюднення на порталі електронних сервісів рішення про видачу ліцензії ОДНОРАЗОВО та сплачується ліцензіатом за місцем здійснення діяльності та зараховується до Державного бюджету України.	

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	Дозвіл на виконання будівельних робіт (щодо об'єктів, які за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками або підлягають оцінці впливу на довкілля згідно із Законом України «Про оцінку впливу на довкілля»)	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	ДАБІ	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Перелік основних вимог		
Перелік документів, що необхідно зібрати суб'єкту для виконання процедури	1. Заява про отримання дозволу за формою, наведеною у додатку 10 до цього Порядку. 2. копія документа, що посвідчує право власності чи користування земельною ділянкою, або копія договору суперфіцію (крім випадків, визначених пунктом 7 цього Порядку); 3. копія розпорядчого документа щодо комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду у разі здійснення комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду на замовлення органів державної влади чи органів місцевого самоврядування на відповідних землях державної чи комунальної власності (замість копії документа, що посвідчує право власності чи користування земельною ділянкою); 4. проектна документація на будівництво, розроблена та затверджена в установленому законодавством порядку; 5. копія документа, що посвідчує право власності на будинок чи споруду, або згода його власника, засвідчена у встановленому законодавством порядку, на проведення будівельних робіт у разі здійснення реконструкції, реставрації, капітального ремонту; 6. копії документів про призначення осіб, відповідальних за виконання будівельних робіт, та осіб, які здійснюють авторський і технічний нагляд; 7. інформація про ліцензію, що дає право на виконання будівельних робіт, та кваліфікаційні сертифікати.	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	Строк надання адміністративної послуги до десяти робочих днів з дня реєстрації заяви.	Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	1. неподання документів, необхідних для прийняття рішення про видачу такого дозволу; 2. невідповідність поданих документів вимогам законодавства; 3. виявлення недостовірних відомостей у поданих документах; 4. результати оцінки впливу на довкілля у випадках, визначених Законом України «Про оцінку впливу на довкілля».	Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Наявність обов'язкових платежів	Дозвіл видається на безоплатній основі	Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	ДАБІ	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	3 дня надходження повідомлення про початок виконання будівельних робіт	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	1. подання замовником заяви про скасування повідомлення про початок виконання підготовчих робіт; 2. отримання відомостей про ліквідацію юридичної особи, що є замовником; 3. встановлення під час перевірки порушень вимог містобудівної документації, містобудівних умов та обмежень, невідповідності об'єкта будівництва проектній документації на будівництво такого об'єкта та вимогам будівельних норм, стандартів і правил, порушень містобудівного законодавства у разі невиконання вимог приписів посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю.	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Наявність обов'язкових платежів	Безоплатно	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	Повідомлення про початок виконання будівельних робіт (щодо об'єктів будівництва, які за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з незначними наслідками (СС1), та щодо об'єктів, будівництво яких здійснюється на підставі будівельного паспорта та які не потребують отримання дозволу на виконання будівельних робіт згідно з переліком об'єктів будівництва, затвердженим Кабінетом Міністрів України)	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	ДАБІ	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	3 дня надходження повідомлення про початок виконання будівельних робіт	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	1. подання замовником заяви про скасування повідомлення про початок виконання будівельних робіт; 2. отримання відомостей про ліквідацію юридичної особи, що є замовником; 3. встановлення під час перевірки порушень вимог містобудівної документації, містобудівних умов та обмежень, невідповідності об'єкта будівництва проектній документації на будівництво такого об'єкта, вимогам будівельних норм, стандартів і правил, порушень містобудівного законодавства у разі невиконання вимог приписів посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466
Наявність обов'язкових платежів	Безоплатно	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №466

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	<u>Сертифікат, який видається у разі прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта</u>	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	ДАБІ	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №439
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	Десять робочих днів з дати подання відповідних документів.	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №461
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	1. неподання документів, необхідних для прийняття рішення про видачу сертифіката; 2. виявлення недостовірних відомостей у поданих документах; 3. невідповідність об'єкта проектній документації на будівництво такого об'єкта та/або вимогам будівельних норм, державних стандартів і правил; 4. невиконання вимог, передбачених <u>Законом України</u> «Про комерційний облік теплової енергії та водопостачання», щодо оснащення будівлі вузлами обліку відповідних комунальних послуг.	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», Постанова №461
Наявність обов'язкових платежів	Наявні	ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»,
Перелік обов'язкових платежів	Плата за видачу сертифікату	Постанова №461
Розмір обов'язкових платежів	Розмір плати за видачу сертифікату становить для закінчених будівництвом об'єктів: 1. із середніми (СС2) наслідками — 4,6 прожиткового мінімуму для працездатних осіб; 2. із значними (СС3) наслідками — 5,2 прожиткового мінімуму для працездатних осіб.	Постанова № 461

Питання	Відповідь	Акт, що передбачає
Результат	Дозвіл на розміщення, будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг	ЗУ «Про дорожній рух», ЗУ «Про автомобільні дороги»
Орган влади чи акредитований суб'єкт, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання	Згідно із ст. 37 ЗУ «Про автомобільні дороги» — органи державного управління автомобільними дорогами та за попереднім погодженням з відповідними підрозділами Національної поліції Відповідно до пп. 8 п. 4 Постанови №438 є повноваженням ДААД (Укравтодор) Проте, згідно із Постановою №929 плата за надання такого дозволу надається Укртрансбезпеці.	ЗУ «Про автомобільні дороги»
Термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)	30-денний строк	ЗУ «Про автомобільні дороги»
Способи отримання результату		
Підстави для відмови	1. попереднє визначення даної ділянки дороги для іншого об'єкта або споруди; 2. віднесення ділянки дороги до аварійно-небезпечної або місця чи ділянки концентрації дорожньо-транспортних пригод; 3. невідповідність місця розташування об'єкта дорожнього сервісу нормативним вимогам та планам розвитку інфраструктури дорожнього сервісу; 4. перспективні плани реконструкції або розширення автомобільної дороги, що призведе до демонтажу споруд.	ЗУ «Про автомобільні дороги»
Наявність обов'язкових платежів	Наявні	ЗУ «Про автомобільні дороги », Постанова №929
Перелік обов'язкових платежів	Плата за видачу дозволу	Постанова №929
Розмір обов'язкових платежів	Видача дозволу на прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг — 13851,73 Видача дозволу на розміщення пересувного об'єкта дорожнього сервісу на землях дорожнього господарства — 4429,48 Видача дозволу на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування споруд, об'єктів дорожнього сервісу, зокрема автозаправних станцій — 13851,73	Постанова № 929

РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ САНКЦІЙ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК

№ п/п	Назва санкції	Класифікація порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент (засіб) регулювання, за порушення вимог якого застосовується санкція	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що складає протокол и про правопорушення (звертається до суду з обвинувальним актом)	Орган державної влади, що розглядає справи про правопорушення (злочин)	Орган, до якого здійснюється оскарження рішення у справі про правопорушення (злочин)	Підстава (акт, що містить санкцію)
1.	Штраф	Стаття 2, частина 2 1. виконання підготовчих робіт без повідомлення про початок їх виконання, а також наведення недостовірних даних у такому повідомленні 3. виконання будівельних робіт без отримання дозволу на їх виконання: на об'єктах, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми наслідками (СС2), на об'єктах, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками (СС3);	Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт; Повідомлення про будівельні роботи	Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно	1 10 прож мінімумів для працездатних осіб 370 прож мінімумів для працездатних осіб 9900 прож мінімумів для працездатних осіб о 4	посадові особи органів державного архітектурно-будівельного контролю, які згідно з функціональними обов'язками здійснюють державний архітектурно-будівельний контроль	1. виконавчі органи з питань державного архітектурно-будівельного контролю сільських, селищних, міських рад; 2. структурними підрозділами з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій; 3. ДАБІ.	Суд	Закон України «Про відповідальність за порушення у сфері містобудівної діяльності»

№ п/п	Назва санкції	Класифікація порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент (засіб) регулювання, за порушення вимог якого застосовується санкція	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що складає протокол и про правопорушення (звертається до суду з обвинувальним актом)	Орган державної влади, що розглядає справи про правопорушення (злочин)	Орган, до якого здійснюється оскарження рішення у справі про правопорушення (злочин)	Підстава (акт, що містить санкцію)
2.	Штраф	Стаття 2, частина 3 1. виконання підготовчих робіт без повідомлення про початок їх виконання 2. виконання будівельних робіт без повідомлення про початок їх виконання щодо об'єктів, будівництво яких здійснюється на підставі будівельного паспорта 4. виконання будівельних робіт без отримання дозволу на їх виконання: на об'єктах, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми наслідками (СС2); на об'єктах, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками (СС3);	Повідомлення про будівельні роботи	Суб'єкти містобудування, які виконують будівельні роботи	0 10 прожит мінімумів для працездатних осіб 10 прожит мінімумів для працездатних осіб 3 370 прожит мінімумів для працездатних осіб 900 прожит мінімумів для працездатних осіб	посадові особи органів державного архітектурно-будівельного контролю, які згідно з функціональними обов'язками здійснюють державний архітектурно-будівельний контроль	1. виконавчі органи з питань державного архітектурно-будівельного контролю сільських, селищних, міських рад; 2. структурними підрозділами з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій; 3. ДАБІ.	Суд	Закон України «Про відповідальність за порушення у сфері містобудівної діяльності»

№ п/п	Назва санкції	Класифікація порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент (засіб) регулювання, за порушення вимог якого застосовується санкція	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що складає протокол и про правопорушення (звертається до суду з обвинувальним актом)	Орган державної влади, що розглядає справи про правопорушення (злочин)	Орган, до якого здійснюється оскарження рішення у справі про правопорушення (злочин)	Підстава (акт, що містить санкцію)
3.	Штраф	Стаття 2, частина 4 1. здійснення господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, без отримання в установленому порядку ліцензії 2. залучення до виконання окремих видів робіт відповідальних виконавців, які не мають відповідного кваліфікаційного сертифіката, у випадках, коли такий сертифікат є обов'язковим згідно із законодавством працевдатних осіб.	Ліцензія на будівництво об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми та значними наслідками	Суб'єкти містобудування, які здійснюють господарську діяльність з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками за переліком видів робіт, які визначаються Кабінетом Міністрів України, що підлягає ліцензуванню, чи доручають виконання окремих видів робіт відповідальним виконавцям, які згідно із законодавством повинні мати кваліфікаційний сертифікат	1 90 прож мінімумів для працевдатних осіб 1 10 прож мінімумів для працевдатних осіб	Посадові особи органів державного архітектурно-будівельного контролю, які згідно з функціональними обов'язками здійснюють державний архітектурно-будівельний контроль	1. виконавчі органи з питань державного архітектурно-будівельного контролю сільських, селищних, міських рад; 2. структурними підрозділами з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій; 3. ДАБІ.	Суд	Закон України «Про відповідальність за порушення у сфері містобудівної діяльності»

№ п/п	Назва санкції	Класифікація порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент (засіб) регулювання, за порушення вимог якого застосовується санкція	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що складає протокол и про правопорушення (звертається до суду з обвинувальним актом)	Орган державної влади, що розглядає справи про правопорушення (злочин)	Орган, до якого здійснюється оскарження рішення у справі про правопорушення (злочин)	Підстава (акт, що містить санкцію)
4.	Штраф	Стаття 96 Виконання підготовчих робіт без подання повідомлення про початок виконання зазначених робіт, якщо подання такого повідомлення є обов'язковим, а також наведення недостовірних даних у повідомленні про початок виконання підготовчих робіт; Виконання будівельних робіт без подання повідомлення про початок виконання зазначених робіт щодо об'єктів, будівництво яких здійснюється на підставі будівельного паспорта, а також наведення недостовірних даних у такому повідомленні Виконання будівельних робіт без дозволу на їх виконання, вчинене щодо об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми наслідками (СС2) Виконання будівельних робіт без дозволу на їх виконання, вчинене щодо об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками (СС3).	Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт; Повідомлення про будівельні роботи		200-300 НМДГ 250-350 НМДГ 1000-1500 НМДГ 2000-3000 НМДГ	Особи, уповноважені на проведення перевірок під час здійснення ними архітектурно-будівельного контролю	Органи державного-архітектурно-будівельного контролю	Суд	Кодекс України про адміністративні правопорушення

№ п/п	Назва санкції	Класифікація порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент (засіб) регулювання, за порушення вимог якого застосовується санкція	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що складає протокол и про правопорушення (звертається до суду з обвинувальним актом)	Орган державної влади, що розглядає справи про правопорушення (злочин)	Орган, до якого здійснюється оскарження рішення у справі про правопорушення (злочин)	Підстава (акт, що містить санкцію)
5.	Штраф	Стаття 2, Частина 2 Експлуатація або використання об'єктів будівництва, не прийнятих в експлуатацію, а також наведення недостовірних даних у декларації про готовність об'єкта до експлуатації чи в акті готовності об'єкта до експлуатації, вчинені щодо: об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з незначними наслідками (СС1) об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми наслідками (СС2), - у розмірі трьохсот сімдесяти прожиткових мінімумів для працездатних осіб; об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками (СС3), - у розмірі дев'ятисот прожиткових мінімумів для працездатних осіб;		Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно	36 прожиткових мінімумів для працездатних осіб 370 прожиткових мінімумів для працездатних осіб 900 прожиткових мінімумів для працездатних осіб	Посадові особи органів державного архітектурно-будівельного контролю, які згідно з функціональними обов'язками здійснюють державний архітектурно-будівельний контроль	1. виконавчі органи з питань державного архітектурно-будівельного контролю сільських, селищних, міських рад; 2. структурними підрозділами з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій; 3. ДАБІ.	Суд	Закон України «Про відповідальність за порушення у сфері містобудівної діяльності»

ДОДАТОК №5**РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ»**

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
1	Погодження проектів щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах смуги відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг	Обмеження доступу на ринок	Закон №3353-XII від 30.06.1993 «Про дорожній рух»				Забезпечення довговічності будинків та споруд, Створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг, Забезпечення безпеки будівництва
2	Дозвіл на виконання будівельних робіт	Обмеження доступу на ринок	Закон №3038-VI від 17.02.2011 «Про регулювання містобудівної діяльності»	стаття 37	12-03-2011		Планування, забудова та інше використання територій
3	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Обмеження доступу на ринок	Закон №687-XIV від 20.05.1999 «Про архітектурну діяльність»	пункт 9 частини 1 статті 7	28-06-2015		Забезпечення довговічності будинків та споруд, Створення безпечних умов для життя та здоров'я людини, Забезпечення захисту навколишнього середовища, Охорона (захист, збереження) навколишнього природного середовища

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
4	Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Обмеження доступу на ринок	Закон №3038-VI від 17.02.2011 «Про регулювання містобудівної діяльності»	частина друга статті 39	12-03-2011		Планування, забудова та інше використання територій, Розробка і реалізація містобудівної документації, Створення соціальної, інженерної і транспортної інфраструктур територій та населених пунктів, Створення та розвиток інженерно-транспортної інфраструктури, Створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, Забезпечення довговічності будинків та споруд, Створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, Створення безпечних умов для життя та здоров'я людини, Відповідність будівельних норм сучасним досягненням науки і техніки, Відповідність будівельних норм вимогам законодавства, міжнародних норм та правил, Збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, Забезпечення безпеки будівництва
5	Повідомлення про початок виконання підготовчих робіт		Закон №3038-VI від 17.02.2011 «Про регулювання містобудівної діяльності»				Створення соціальної, інженерної і транспортної інфраструктур територій та населених пунктів, Створення та розвиток інженерно-транспортної інфраструктури, Формування сприятливого життєвого середовища, Створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
6	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Технічне регулювання	Закон №687-XIV від 20.05.1999 «Про архітектурну діяльність»	Частина перша ст. 11	23-06-1999		Забезпечення високих архітектурно-планувальних, функціональних і конструктивних якостей об'єктів містобудування, Забезпечення довговічності будинків та споруд, Забезпечення безпеки будівництва
7	Повідомлення про початок виконання будівельних робіт						
8	Дозвіл на проведення підготовчих робіт						

ДОДАТОК №6

РЕЗУЛЬТАТ АНАЛІЗУ САНКЦІЙ ІНСТРУМЕНТУ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ»

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
1	Штраф	Штраф за провадження господарської діяльності без одержання дозволу, іншого документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди)	Провадження господарської діяльності без одержання дозволу, іншого документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди)	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; посадова особа суб'єкта господарювання; громадянин - суб'єкт підприємницької діяльності	1000–2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення, чи без такої. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню за таке саме правопорушення, або пов'язані з отриманням доходу у великих розмірах) - 2000 до 5000 тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення. Примітка. Отримання доходу у великих розмірах має місце, коли його сума у тисячу і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.	Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Національна поліція, Державна казначейська служба України, Державна служба фінансового моніторингу України, Державна фіскальна служба України, Державна податкова служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частини 1, 2 статті 164)	Протокол складається уповноваженими на те посадовими особами: органів внутрішніх справ (Національної поліції); органів державного нагляду у сфері пожежної і техногенної безпеки; фінансових органів; органів державної податкової служби. Справи розглядаються: судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів.

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
2	Штраф	штраф за неповідомлення або несвоєчасне повідомлення дозвільним органом суб'єкта господарювання або державного адміністратора про відмову у видачі документа дозвільного характеру	Неповідомлення або несвоєчасне повідомлення дозвільним органом суб'єкта господарювання або державного адміністратора про відмову у видачі документа дозвільного характеру	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	
3	Штраф	штраф за порушення дозвільним органом строків видачі документа дозвільного характеру	порушення дозвільним органом строків видачі документа дозвільного характеру	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
4	Штраф	штраф за відмову дозвільного органу суб'єкту господарювання у видачі документа дозвільного характеру з підстав, не встановлених законом	відмова дозвільного органу суб'єкту господарювання у видачі документа дозвільного характеру з підстав, не встановлених законом	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	
5	Штраф	штраф за анулювання документа дозвільного характеру дозвільним органом з підстав, не встановлених законом	анулювання документа дозвільного характеру дозвільним органом з підстав, не встановлених законом	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
6	Штраф	штраф за неповідомлення або несвоєчасне повідомлення державним адміністратором суб'єкта господарювання про одержання документа дозвільного характеру або про письмову відмову у видачі документа дозвільного характеру	неповідомлення або несвоєчасне повідомлення державним адміністратором суб'єкта господарювання про одержання документа дозвільного характеру або про письмову відмову у видачі документа дозвільного характеру	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	
7	Штраф	штраф за безпідставну відмову державного адміністратора суб'єкту господарювання у прийнятті заяви для одержання документа дозвільного характеру та документів, що додаються до неї	безпідставна відмова державного адміністратора суб'єкту господарювання у прийнятті заяви для одержання документа дозвільного характеру та документів, що додаються до неї	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
8	Штраф	штраф за видачу (переоформлення, видачу дублікатів, анулювання) державним адміністратором документа дозвільного характеру не в приміщенні дозвільного центру	видача (переоформлення, видачу дублікатів, анулювання) державним адміністратором документа дозвільного характеру не в приміщенні дозвільного центру	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	
9	Штраф	штраф за видачу дозвільним органом документа дозвільного характеру, необхідність одержання якого не встановлена законом	видача дозвільним органом документа дозвільного характеру, необхідність одержання якого не встановлена законом	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	30–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 50–70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Київська міська державна адміністрація, Районні місцеві державні адміністрації, Міські ради (міста обласного значення), Севастопольська міська державна адміністрація, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-10)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
10	Штраф	штраф за невиконання приписів посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань дозвільної системи у сфері господарської діяльності, щодо усунення порушень порядку видачі документів дозвільного характеру	Невиконання приписів посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань дозвільної системи у сфері господарської діяльності, щодо усунення порушень порядку видачі документів дозвільного характеру	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Посадові особи	20–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 188-38)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
11	Штраф	Штраф за виконання будівельних робіт без отримання дозволу на їх виконання	Виконання будівельних робіт без отримання дозволу на їх виконання	Дозвіл на виконання будівельних робіт	Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно; суб'єкти містобудування, які виконують будівельні роботи	На об'єктах класу наслідків (відповідальності) СС2, - 370 прожиткових мінімумів для працездатних осіб; на об'єктах СС3, - 900 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Дії вчинені суб'єктами містобудування, яких протягом року було піддано стягненню за такі самі порушення, - подвійний розмір штрафу.	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 3 частини другої, пункт 4 частини третьої, частина дев'ятого статті 2)	Притягнення суб'єктів містобудування до відповідальності не вільняє їх від відшкодування заподіяної внаслідок правопорушення шкоди. Штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення суб'єктами містобудування двох або більше правопорушень штрафи накладають за кожне вчинене правопорушення окремо (частини десята - дванадцята статті 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності»).

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
12	Штраф	Штраф за неподання чи несвоєчасне подання замовником інформації про передачу права на будівництво об'єкта іншому замовнику, зміну генерального підрядника чи підрядника, осіб, відповідальних за проведення авторського і технічного нагляду, відповідальних виконавців робіт, а також про коригування проектної документації у випадках, коли подання такої інформації є обов'язковим згідно із законодавством	Неподання чи несвоєчасне подання замовником інформації про передачу права на будівництво об'єкта іншому замовнику, зміну генерального підрядника чи підрядника, осіб, відповідальних за проведення авторського і технічного нагляду, відповідальних виконавців робіт, а також про коригування проектної документації у випадках, коли подання такої інформації є обов'язковим згідно із законодавством	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно	20 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Дії вчинені суб'єктами містобудування, яких протягом року було піддано стягненню за такі самі порушення, - подвійний розмір штрафу.	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 7 частини другої, частина дев'ята статті 2)	Притягнення суб'єктів містобудування до відповідальності не вільняє їх від відшкодування заподіяної внаслідок правопорушення шкоди. Штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення суб'єктами містобудування двох або більше правопорушень штрафи накладають за кожне вчинене правопорушення окремо (частини десята - дванадцята статті 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності»).

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
13	Штраф	Штраф за невиконання приписів органів державного архітектурно-будівельного контролю щодо усунення порушення вимог законодавства у сфері містобудівної діяльності, будівельних норм, стандартів і правил	Невиконання приписів органів державного архітектурно-будівельного контролю щодо усунення порушення вимог законодавства у сфері містобудівної діяльності, будівельних норм, стандартів і правил	Дозвіл на виконання будівельних робіт, Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Суб'єкти містобудування	15 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Дії вчинені суб'єктами містобудування, яких протягом року було піддано стягненню за такі самі порушення, - подвійний розмір штрафу.	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 1 частини шостої, частина дев'ята статті 2)	Притягнення суб'єктів містобудування до відповідальності не звільняє їх від відшкодування заподіяної внаслідок правопорушення шкоди. Штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення суб'єктами містобудування двох або більше правопорушень штрафи накладають за кожне вчинене правопорушення окремо (частини десята - дванадцята статті 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності»).

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
14	Штраф	Штраф за здійснення господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, без отримання в установленому порядку ліцензії	Здійснення господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, без отримання в установленому порядку ліцензії	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (CC2) та значними (CC3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Суб'єкти містобудування, які здійснюють господарську діяльність з будівництва об'єктів IV і V категорій складності за переліком видів робіт, які визначаються КМУ, що підлягає ліцензуванню	90 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – подвійний розмір	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (Пункт 1 частини 4, частина 9 статті 2)	
15	Штраф	Штраф за Провадження господарської діяльності без одержання ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди)	Провадження господарської діяльності без одержання ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди)	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (CC2) та значними (CC3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; посадова особа суб'єкта господарювання; громадянин - суб'єкт підприємницької діяльності	1000–2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення, чи без такої. Повторно протягом року (якщо особу вж	Національна поліція, Районні суди, Районні суди у місті, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частини 1, 2 статті 164)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
16	Штраф	штраф за здійснення господарської діяльності, яка підлягає ліцензуванню, з порушенням умов ліцензування	здійснення господарської діяльності, яка підлягає ліцензуванню, з порушенням умов ліцензування	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Суб'єкти містобудування, які здійснюють господарську діяльність з будівництва об'єктів IV і V категорій складності за переліком видів робіт, які визначаються КМУ, що підлягає ліцензуванню	1000–2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення, чи без такої. Повторно протягом року (якщо особу вж	Національна поліція, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частини 1, 2 статті 164)	
17	Штраф	штраф за не прийняття рішення, не оформлення, не видача (не надсилання) передбаченого законом документа органом ліцензування протягом встановленого законом строку	не прийняття рішення, не оформлення, не видача (не надсилання) передбаченого законом документа органом ліцензування протягом встановленого законом строку	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Посадові особи	Протокол складається: уповноважені на те посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну регуляторну політику, політику з питань нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, ліцензування та дозвільної системи у сфері	Державна регуляторна служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-12)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
18	Штраф	штраф за прийняття рішення, складання акта, видача розпорядження органом ліцензування, що не відповідає нормам законодавства у сфері ліцензування	Прийняття рішення, складання акта, видача розпорядження органом ліцензування, що не відповідає нормам законодавства у сфері ліцензування	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Посадові особи	50–80 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 80–100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-12)	
19	Штраф	штраф за не внесення відомостей щодо ліцензування до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців протягом передбаченого законодавством у сфері ліцензування строку	Не внесення відомостей щодо ліцензування до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців протягом передбаченого законодавством у сфері ліцензування строку	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Посадові особи	50–80 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 80–100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-12)	
20	Штраф	штраф за невиконання органом ліцензування у передбачений законом строк розпорядження про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування	Невиконання органом ліцензування у передбачений законом строк розпорядження про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	Посадові особи	50–80 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – 80–100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна регуляторна служба України, Районні суди, Міські суди, Міськрайонні суди	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Стаття 166-12)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
21	Зупинення дії ліцензії	Зупинення дії ліцензії за порушення ліцензійних умов, якщо виявлені порушення неможливо усунути у процесі провадження будівельної діяльності	порушення ліцензійних умов, якщо виявлені порушення неможливо усунути у процесі провадження будівельної діяльності	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (Пункт 22)	
22	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за невиконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, встановлених для виду господарської діяльності	невиконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, встановлених для виду господарської діяльності	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (Частина друга статті 16)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
23	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за повторне порушення ліцензійних умов	повторне порушення ліцензіатом ліцензійних умов	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (Пункт 6 частини другої статті 16)	Повторним порушенням ліцензіатом ліцензійних умов вважається вчинення ним протягом двох років з дня видання органом ліцензування розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов нового порушення хоча б однієї з вимог ліцензійних умов, щодо якої видавалося таке розпорядження
24	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за надання недостовірних даних у документах, поданих суб'єктом господарювання разом із заявою про отримання ліцензії	надання недостовірних даних у документах, поданих суб'єктом господарювання разом із заявою про отримання ліцензії	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (пункт 7 частини другої статті 16)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
25	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за відмову ліцензіата у проведенні перевірки органом ліцензування	відмова ліцензіата у проведенні перевірки органом ліцензування	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (пункт 8 частини другої статті 16)	Відмовою ліцензіата у проведенні перевірки органом ліцензування вважається недопуск уповноважених посадових осіб органу ліцензування до здійснення перевірки додержання ліцензіатом вимог відповідних ліцензійних умов за відсутності передбачених для цього законом підстав (зокрема, ненадання документів, інформації щодо предмета перевірки на письмову вимогу посадових осіб органу ліцензування, відмова в доступі посадових осіб органу ліцензування до місць провадження діяльності, що підлягає ліцензуванню, об'єктів, що використовуються ліцензіатом при провадженні діяльності, що підлягає ліцензуванню, або відсутність протягом першого дня перевірки за місцезнаходженням ліцензіата особи, уповноваженої представляти інтереси ліцензіата на час проведення перевірки)

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
26	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за наявність факту контролю (вирішального впливу) за діяльністю ліцензіата осіб інших держав, що здійснюють збройну агресію проти України у значенні, наведеному у статті 1 Закону України "Про оборону України", та (або) дії яких створюють умови для виникнення воєнного конфлікту, застосування воєнної сили проти України	наявність факту контролю (вирішального впливу) за діяльністю ліцензіата осіб інших держав, що здійснюють збройну агресію проти України у значенні, наведеному у статті 1 Закону України "Про оборону України", та (або) дії яких створюють умови для виникнення воєнного конфлікту, застосування воєнної сили проти України	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (пункт 9 частини другої статті 16)	
27	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за несплату за видачу ліцензії	несплата за видачу ліцензії	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування видів господарської діяльності (Частина друга статті 16)	несплата за видачу ліцензії відповідно до частини другої статті 14 цього Закону

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
28	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за надання недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом будівельної діяльності для отримання ліцензії	надання недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом будівельної діяльності для отримання ліцензії	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	
29	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за невиконання рішення органу ліцензування про усунення порушень, пов'язаних з додержанням ліцензійних умов провадження будівельної діяльності, вимог нормативно-правових актів, що були підставою для прийняття рішення про усунення таких порушень	невиконання рішення органу ліцензування про усунення порушень, пов'язаних з додержанням ліцензійних умов провадження будівельної діяльності, вимог нормативно-правових актів, що були підставою для прийняття рішення про усунення таких порушень	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	
30	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за повторне протягом року порушення суб'єктом будівельної діяльності ліцензійних умов провадження будівельної діяльності або вимог нормативно-правових актів	повторне протягом року порушення суб'єктом будівельної діяльності ліцензійних умов провадження будівельної діяльності або вимог нормативно-правових актів	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
31	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за передачу ліцензії або її копії іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності	передача ліцензії або її копії іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	
32	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за спричинення аварії на будівництві об'єкта, що призвела до загибелі людей або тяжких екологічних наслідків	спричинення аварії на будівництві об'єкта, що призвела до загибелі людей або тяжких екологічних наслідків	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	
33	Анулювання ліцензії	Анулювання ліцензії за неможливість суб'єкта будівельної діяльності забезпечити виконання ліцензійних умов	неможливість суб'єкта будівельної діяльності забезпечити виконання ліцензійних умов	Ліцензія на провадження видів господарської діяльності з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками: зведення металевих конструкцій	ліцензіат		Державна архітектурно-будівельна інспекція України	Про ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із створенням об'єктів архітектури (пункт 21)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
34	Штраф	Штраф за експлуатацію або використання об'єктів будівництва, не прийнятих в експлуатацію, а також наведення недостовірних даних у декларації про готовність об'єкта до експлуатації чи в акті готовності об'єкта до експлуатації	Експлуатація або використання об'єктів будівництва, не прийнятих в експлуатацію, а також наведення недостовірних даних у декларації про готовність об'єкта до експлуатації чи в акті готовності об'єкта до експлуатації	Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно; суб'єкти містобудування, які виконують будівельні роботи	Щодо об'єктів класу наслідків (відповідальності) СС1, - 36 прожиткових мінімумів для працездатних осіб; СС2 - 370 прожиткових мінімумів для працездатних осіб; об'єктів, СС3 - 900 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Дії вчинені суб'єктами містобудування, яких протягом року було піддано стягненню за такі самі порушення, - подвійний розмір штрафу.	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 4 частини другої статті 2)	Притягнення суб'єктів містобудування до відповідальності не вільняє їх від відшкодування заподіяної внаслідок правопорушення шкоди. Штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення суб'єктами містобудування двох або більше правопорушень штрафи накладають за кожне вчинене правопорушення окремо (частини десята - дванадцята статті 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності»).

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
35	Штраф	Штраф за недопущення посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю на об'єкти будівництва, підприємства будівельної галузі для виконання покладених на них функцій	Недопущення посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю на об'єкти будівництва, підприємства будівельної галузі для виконання покладених на них функцій	Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкту	Суб'єкти містобудування	30 прожиткових мінімумів для працездатних осіб. Дії вчинені суб'єктами містобудування, яких протягом року було піддано стягненню за такі самі порушення, - подвійний розмір штрафу.	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 2 частини шостої статті 2)	Притягнення суб'єктів містобудування до відповідальності не вільняє їх від відшкодування заподіяної внаслідок правопорушення шкоди. Штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення суб'єктами містобудування двох або більше правопорушень штрафи накладають за кожне вчинене правопорушення окремо (частини десята - дванадцята статті 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності»).

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
36	Штраф	Штраф за невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю	Невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Громадяни і посадові особи	Від трьохсот до чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частина перша статті 188-42)	
37	Штраф	Штраф за незабезпечення замовником здійснення технічного нагляду, якщо такий нагляд є обов'язковим згідно з вимогами законодавства	Незабезпечення замовником здійснення технічного нагляду, якщо такий нагляд є обов'язковим згідно з вимогами законодавства	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Посадові та фізичні особи	від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частина 13 ст. 96)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
38	Штраф	Штраф за неподання чи несвоєчасне подання замовником інформації про передачу права на будівництво об'єкта іншому замовнику, зміну генерального підрядника чи підрядника, осіб, відповідальних за проведення авторського і технічного нагляду, відповідальних виконавців робіт, а також про коригування проектної документації	Неподання чи несвоєчасне подання замовником інформації про передачу права на будівництво об'єкта іншому замовнику, зміну генерального підрядника чи підрядника, осіб, відповідальних за проведення авторського і технічного нагляду, відповідальних виконавців робіт, а також про коригування проектної документації	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Посадові та фізичні особи	від двохсот до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частина 14 ст. 96)	
39	Штраф	Штраф за здійснення технічного нагляду з порушенням вимог законодавства	Здійснення технічного нагляду з порушенням вимог законодавства	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Особа, яка здійснює технічний нагляд	Від чотирьохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, повторно протягом року - від п'ятисот до шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Ч. 7 і 8 ст 96-1)	

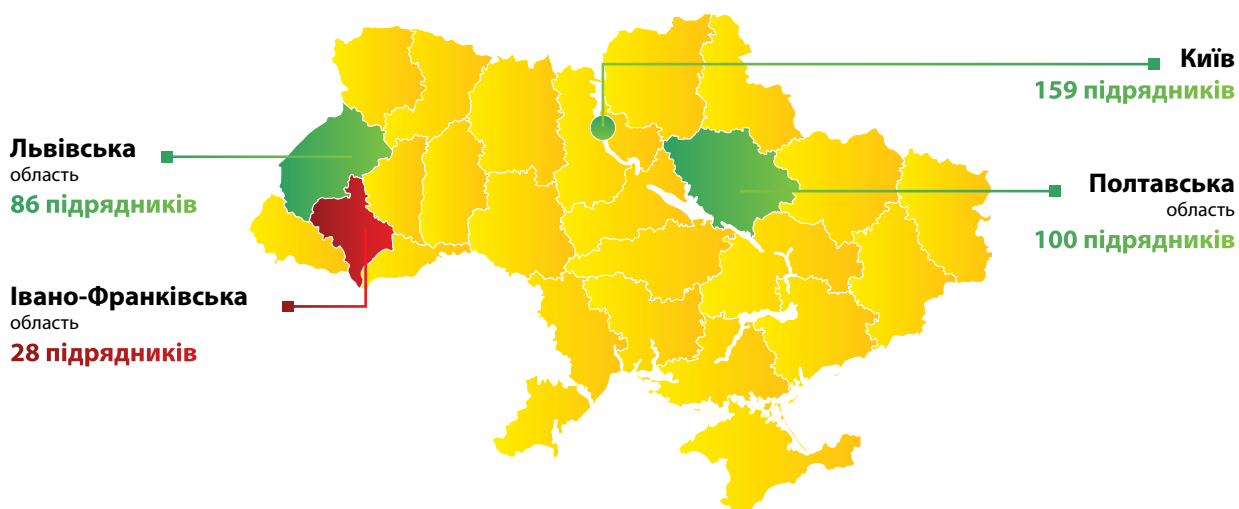
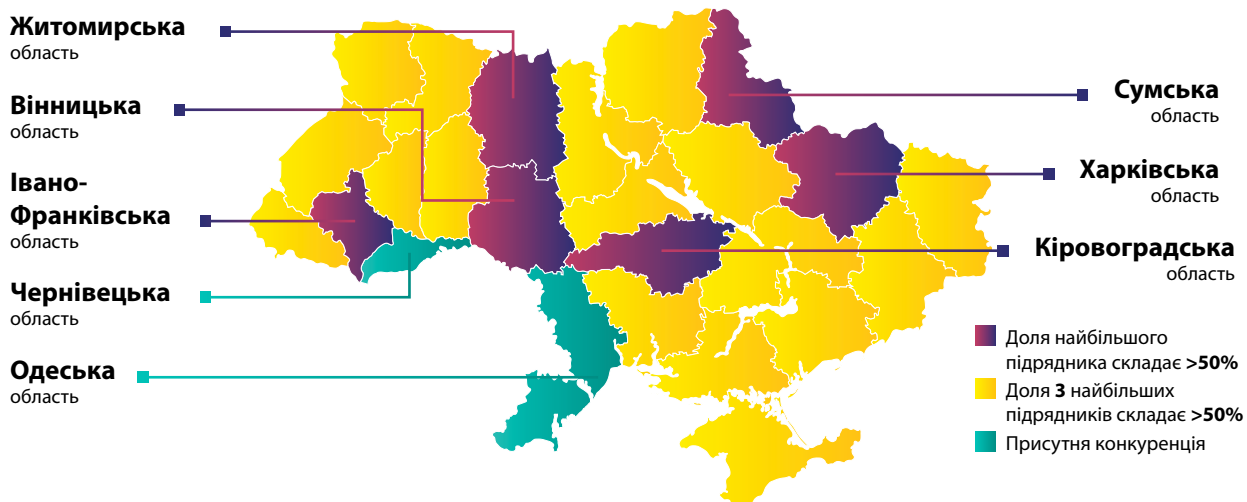
№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
40	Штраф	Штраф за ведення виконавчої документації з порушенням будівельних норм, державних стандартів і правил	Ведення виконавчої документації з порушенням будівельних норм, державних стандартів і правил	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Посадові особи	Від двохсот до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. повторно протягом року - від трьохсот до чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21) (Частина 11 і 12 ст. 96-1)	
41	Штраф	Штраф за незабезпечення замовником здійснення технічного нагляду у випадках, якщо такий нагляд є обов'язковим згідно із законодавством	Незабезпечення замовником здійснення технічного нагляду, якщо такий нагляд є обов'язковим згідно з вимогами законодавства	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Суб'єкти містобудування, які є замовниками будівництва об'єктів (у разі провадження містобудівної діяльності), або ті, що виконують функції замовника і підрядника одночасно	40 прожиткових мінімумів для працездатних осіб, повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – подвійний розмір	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 5 частини другої, частина дев'ята статті 2)	

№ п/п	Вид санкції	Назва санкції	Порушення, за яке передбачена санкція	Інструмент регулювання	Суб'єкт, на якого накладається санкція	Розмір санкції	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати санкцію	Підстава (акт, що містить санкцію)	Примітки
42	Штраф	Штраф за ведення виконавчої документації з порушенням будівельних норм, державних стандартів і правил	Ведення виконавчої документації з порушенням будівельних норм, державних стандартів і правил	Технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури	Суб'єкти містобудування, які виконують будівельні роботи	18 прожиткових мінімумів для працездатних осіб, повторно протягом року (якщо особу вже піддано адміністративному стягненню) – подвійний розмір	Державна архітектурно-будівельна інспекція України, Київська міська державна адміністрація, Виконавчі органи сільських, селищних рад, Виконавчі органи міських рад (міста обласного значення), Виконавчі органи міських рад (міста районного значення), Севастопольська міська державна адміністрація	Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пункт 6 частини третьої, частина дев'ята статті 2)	

ДОДАТОК №7

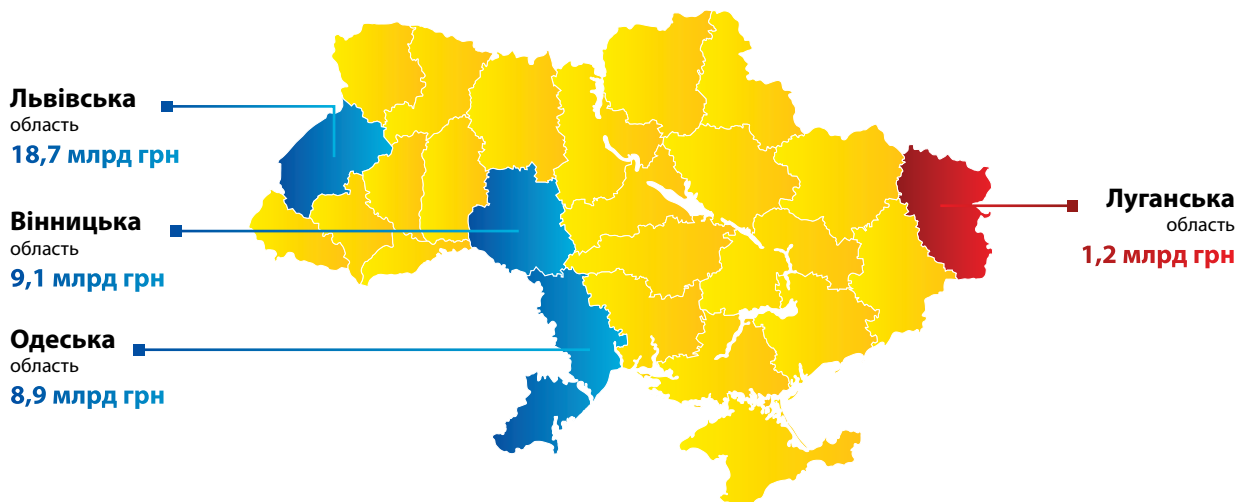
СТАН КОНКУРЕНЦІЇ В ОБЛАСТЯХ

СЕРПЕНЬ 2016 – СІЧЕНЬ 2019



СКІЛЬКИ КОШТІВ ПІШЛО НА РЕМОНТ

СЕРПЕНЬ 2016 – СІЧЕНЬ 2019



ХТО РЕМОНТУЄ ДОРОГИ В РЕГІОНАХ?

СЕРПЕНЬ 2016 – СІЧЕНЬ 2019



ЛВІВСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
8374 км

- Проведено тендерів на **18,7 млрд грн**
- 86** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 69%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- ОНУР**
- ДП Львівський облавтодор**
- Автомагістраль-Південь**



ТЕРНОПІЛЬСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
5006 км

- Проведено тендерів на **6,7 млрд грн**
- 78** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 87%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- ТЕХНО-БУД-ЦЕНТР**
- ДП Тернопільський облавтодор**
- Автомагістраль-Південь**



ЛУГАНСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
5874 км

- Проведено тендерів на **1,2 млрд грн**
- 38** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 68%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- ДП Луганський облавтодор**
- Данко**
- Євро-Буд**



ХАРКІВСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
9614 км

- Проведено тендерів на **7,9 млрд грн**
- 50** підрядників взяли участь в ремонті доріг

54% доля Автомагістраль-Південь



ЧЕРКАСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
6136 км

- Проведено тендерів на **3,9 млрд грн**
- 47** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 59%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- ДП Черкаський облавтодор**
- ШРБУ-48**
- Ростдорстрой**



ОДЕСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
8300 км

- Проведено тендерів на **8,1 млрд грн**

- 20%** Ростдорстрой
- 11%** Евродор
- 14%** Автомагістраль-Південь
- 9%** Полтавабудцентр
- 14%** Березівкаагро-шляхбуд
- 7%** ДП Одеський облавтодор
- 12%** Дорлідер



МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
4780 км

- Проведено тендерів на **3,4 млрд грн**
- 48** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 66%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- ДП Миколаївський облавтодор**
- Ростдорстрой**
- Альтком**



ХМЕЛЬНИЦЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
7169 км

- Проведено тендерів на **3,1 млрд грн**
- 60** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 78%** доля топ-3 підрядників в загальній сумі тендерів

ОСНОВНІ ПІДРЯДНИКИ:

- Хмельницьке ШБУ №56**
- ДП Хмельницький облавтодор**
- ТЕХНО-БУД-ЦЕНТР**



СУМСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
7209 км

- Проведено тендерів на **6,7 млрд грн**
- 38** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 59%** доля ДП Сумський облавтодор



РІВНЕНСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
5129 км

- Проведено тендерів на **2,3 млрд грн**
- 45** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- Конкурентний ринок



ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
4173 км

- Проведено тендерів на **5,8 млрд грн**
- 28** підрядників взяли участь в ремонті доріг
- 76%** доля ПБС



ЖИТОМИРСЬКА ОБЛАСТЬ

Загальна довжина автомобільних шляхів
8524 км

- Проведено тендерів на **2,1 млрд грн**
- 53** підрядники взяли участь в ремонті доріг
- 51%** частка ПП Автомагістраль

