

ЗЕЛЕНА КНИГА

МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖНІ АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ



ПРЯМУЄМО
РАЗОМ

EU4Business

FORBIZ

Створення кращого
бізнес-середовища



BRDO

Офіс ефективного
регулювання



Серпень-2020

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 заснований у листопаді 2015 року для сприяння ефективному регулюванню й поліпшенню економічної свободи в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин, який спонукає до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Олексій Дорогань, Вадим Загарій, Ольга Кравцова

АВТОРИ:

Зоя Мельник, Марія Гринишин, Андрій Буковський

ПРЕАМБУЛА

Ця Зелена книга присвячена дослідженню ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, його проблем, опису наявного регуляторного поля та можливих шляхів покращення. Метою написання цієї книги є визначення цілей регуляторної політики, інструментів регулювання, бар'єрів входу на ринок, вирішення проблем з квотами та розподілом міжнародних дозволів на перевезення.

Зелена книга містить аналіз цілей та принципів чинної регуляторної політики та законодавчого поля, освітлює перелік актів, які працюють у цьому полі, аналізує їхню 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 Офісу ефективного регулювання (BRDO) за активної участі профільного Міністерства, бізнесу і громадськості. Координацію цієї роботи здійснює Мінекономрозвитку.

Ми хочемо висловити подяку представникам Міністерства інфраструктури України, АСМАП, Українського транспортного союзу, а також усім організаціям та особам, які надавали консультації та інформацію в ході підготовки цієї книги.

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 вигод та ризиків кожного запропонованого шляху для всіх стейкхолдерів. На основі результатів досліджень Зеленої та Білої книг розробляються безпосередньо нормативні акти, що враховують і балансують інтереси зацікавлених сторін. Офіс Ефективного Регулювання (BRDO), створений за ініціативи Міністерства Економічного Розвитку і Торгівлі, впроваджує подібну практику в Україні.

Офіс ефективного регулювання

BRDO

ЗМІСТ

ПРЕАМБУЛА	3
1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ	7
1.1 Стан ринку міжнародних автотранспортних вантажних перевезень	7
1.2 Ринок послуг з перевезення вантажів	9
1.3 Міжнародні перевезення за видами вантажів	13
1.4 Конкуренентоспроможність інфраструктури	20
1.5 Суб'єкти господарювання	22
Висновки до Розділу 1	24
2. АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ..	26
2.1 Опис чинного регулювання ринку	26
2.2 Оцінка актуальності та законності регуляторних актів. Аналіз прогалин у регуляторному полі	28
2.3 Перелік цілей державного регулювання, що містяться у регуляторних актах ринку	29
2.4 Визначення та аналіз інструментів (засобів) регулювання, передбачених у регуляторних актах ринку	32
2.5 Оцінка корупційних ризиків та дружності для бізнесу інструментів (засобів) регулювання, їх процедур видачі	43
Висновки до Розділу 2	50
3. АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ РИНКУ, ЇХ ПРИЧИН ТА КУРСІВ ПОЛІТИКИ	51
3.1 Основні виклики розвитку ринку міжнародних вантажних перевезень	51
3.2 Шляхи вирішення проблем ринку міжнародних вантажних перевезень	53
Висновки до Розділу 3	61
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	62
ДОДАТКИ	64
1. Довжина шляхів сполучення загального користування	64
2. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту	65
3. Перевезено вантажів видами транспорту	66
4. Вантажообіг за видами транспорту	66
5. Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у 2009 - 2019 рр.	67
6. Міжнародні залізничні перевезення за видами вантажів у 2016-2019 рр.	68
7. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за номенклатурою вантажів у 2016-2019 рр.	69
8. Кількість чинних ліцензій за видами діяльності на право провадження господарської діяльності	71
9. Кількість транспортних засобів (за типами), які закріплені за ліцензіатами як засоби провадження господарської діяльності	71
10. Перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)»	72
11. Перелік основних міжнародних актів та актів ЄС, що регулюють міжнародні перевезення	80
12. Перелік підзаконних регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)» і мають ознаки незаконних	81
13. Перелік неактуальних регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)»	81
14. Перелік цілей регулювання, передбачених у регуляторних актах ринку «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)»	82
15. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Обмеження щодо забезпечення дозволами, які мають обмежені річні квоти, на поїздку територією окремих іноземних держав деяких категорій транспортних засобів» та його процедури	84

16. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Дозвіл на поїздку територією іноземних держав під час здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» та його процедури	86
17. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Дозвільні документи Європейської конференції міністрів транспорту та інших дозволів, передбачених міжнародними договорами України», та його процедури	88
18. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Допуск до діяльності щодо здійснення міжнародних перевезень пасажирів або вантажів на автомобільному транспорті» та його процедури.....	90
19. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Перевірка конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, які використовуються під час здійснення міжнародних перевезень» та його процедури	92
20. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Міжнародний сертифікат технічного огляду колісного транспортного засобу» та його процедури	94
21. Результати аналізу інструменту (засобу) регулювання «Ліцензія на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів)» та його процедури	96

ГЛОСАРІЙ

АР КРИМ — Автономна Республіка Крим

ВІ — Відносний індекс

ВНЗ — вищий навчальний заклад

ДОПНВ — Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів

ДП — державне підприємство

ДСБТ — Державна служба України з безпеки на транспорті

ДССУ — Державна служба статистики України

ДТП — Дорожньо-транспортна пригода

ЄКМТ (англ. СЕМТ) — Європейська Конференція Міністрів Транспорту

ЄС — Європейський Союз

ЄУТР — Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення

ІКТ — інформаційно-комунікаційні технології

ІТС — інтелектуальна транспортна система

КВВ — Класифікації видів вантажів

КМУ — Кабінет Міністрів України

КТЗ — колісний транспортних засіб

МВС — Міністерство внутрішніх справ

МДП — Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

МІУ — Міністерство інфраструктури України

МСАТ — Міжнародний союз автомобільного транспорту

МСТО — Міжнародний сертифікат технічного огляду колісних транспортних засобів

МТФ — Міжнародний транспортний форум

НПА — нормативно-правовий акт

ООН — Організація Об'єднаних Націй

ОСЗ — Організація співробітництва залізниць

ОЧЕС — Організація Чорноморського економічного співробітництва

ПВД — Пункт видачі дозволів

ТЗ — транспортний засіб

ТРАСЕКА — коридор Європа – Кавказ – Азія

УА — Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

ЕТС — система електронного збору плати за користування

GSI — Глобальний індекс конкурентоспроможності

ОВU — бортовий блок

RFID — радіочастотна ідентифікація

SMART-ЦІЛЬ — конкретна, вимірювана, має виконавця, реалістична, обмежена в часі ціль

ТСТ — Договір про Європейське транспортне співтовариство

TEN-T — Транс'європейська транспортна мережа

TIR-СТОЯНКИ — стоянки для відпочинку водіїв

WEF — Всесвітній економічний форум

1 | ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1

СТАН РИНКУ МІЖНАРОДНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конкурентоспроможний транспортний комплекс є складовою розвитку національної економіки кожної країни та основою її інтеграції у світове господарство.

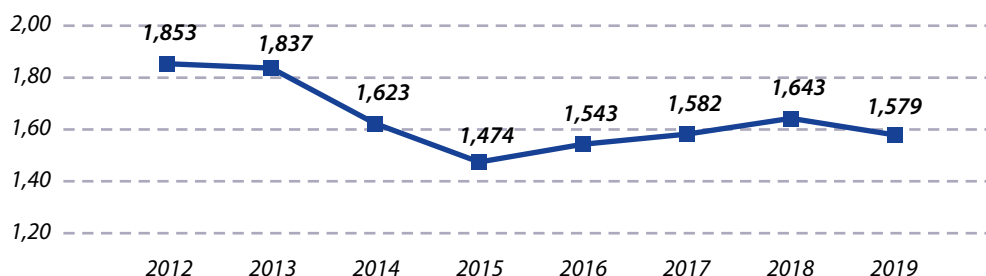
Починаючи з 2014 р., перед Україною постали нові виклики, пов'язані з неоголошеною війною та її наслідками: анексія частини території України, а саме АР Крим, втрата контролю над окремими територіями важливих промислових районів, що мало негативний вплив як на національну економіку в цілому, так і на кількісні показники виробничої інфраструктури країни, якості й стабільності її функціонування.

Зменшилися показники, що за останні **25** років практично не змінювалися: протяжність автомобільних доріг загального користування скоротилася на **6,3 тис. км** — до **163,2 тис.**, залізниць — на **630 км**, кількість торговельних портів — з **18** до **13** (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена).

Відбулося падіння ВВП, що спричинило спад у промисловості, у сільському господарстві, зниження реальної заробітної плати, мобільності населення, відповідно і падіння попиту на перевезення пасажирів усіма видами транспорту. Скоротилися перевезення вантажів майже усіма видами транспорту: найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних та автомобільних перевезень.

У наступні роки, після різкого падіння, ситуація дещо стабілізувалася і, починаючи з 2016, розпочалося зростання ВВП, що позитивно вплинуло і на транспортну галузь. Протягом останніх років на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало понад **6%** валового внутрішнього продукту і близько **6%** загальної кількості зайнятого населення. Практично на одному рівні залишалися статистичні показники (дивись Таблиця 1 і Таблиця 2 у додатках).

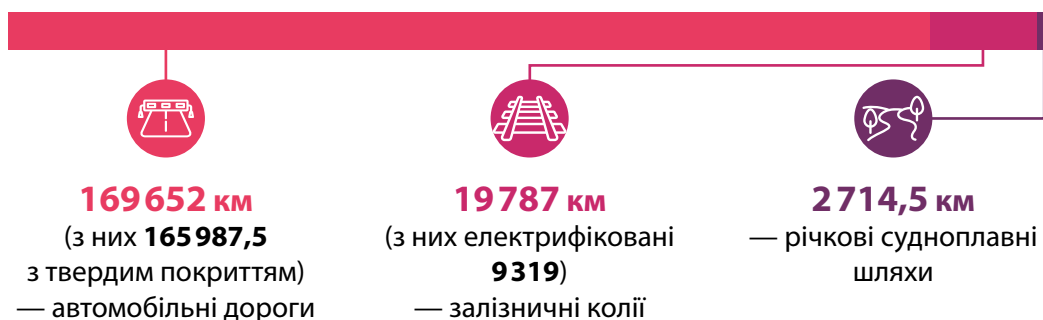
Обсяг перевезених вантажів 2012-2019 рр., млрд т



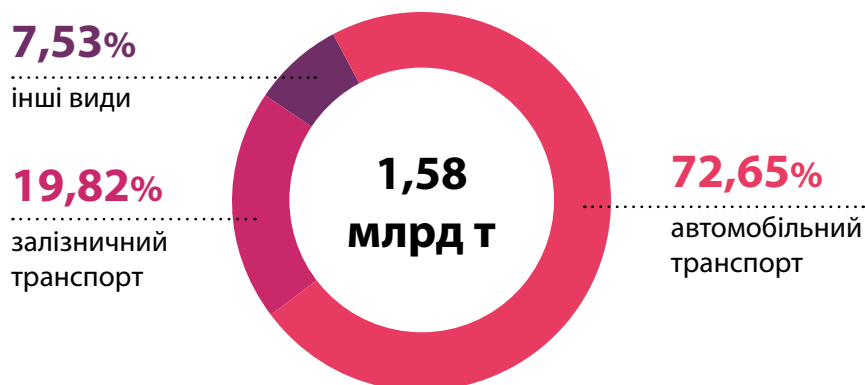
Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

За даними ДССУ та МІУ у 2019 р.:

Довжина шляхів сполучення загального користування складала:




Обсяг перевезених вантажів склав 1,58 млрд т, з них:



Територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Проте, як це зазначено у **Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року**¹, транспортна галузь в цілому задовольняє *лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю*. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, зокрема:

- ◆ *Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько **40%** загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником;*
- ◆ *Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше **0,5 відсотка** транспортного ринку², за цим показником Україна відстає від держав - членів  ЄС та інших розвинутих держав світу у **20-30** разів;*
- ◆ *Спостерігається низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.*

Зазначене має вкрай **негативний вплив** на **конкурентоспроможність та ефективність національної економіки**. Особливо важливими факторами є зменшення транзитних перевезень через Україну та неспроможність транспортної системи надавати якісні послуги з міжнародних (зокрема експортних) вантажних перевезень.

¹ Джерело: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
² Джерело: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

У рамках нашого дослідження розглянемо більш детально вантажні перевезення, проведемо аналіз у розрізі видів транспорту та видів перевезень.

1.2

РИНОК ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

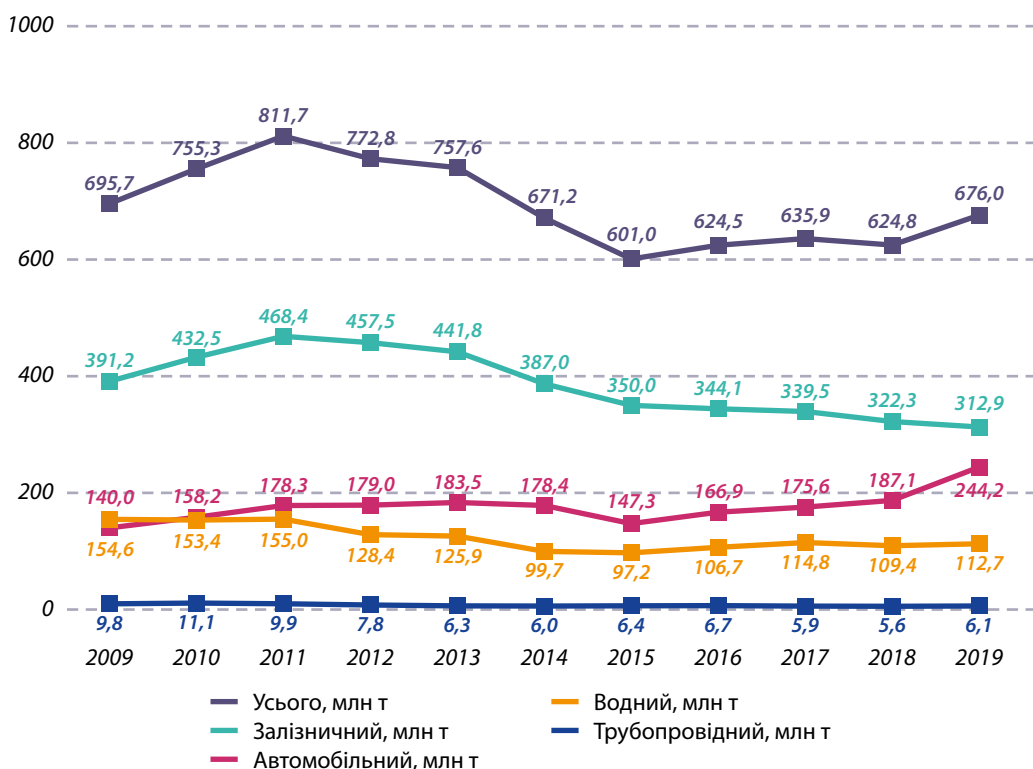
Відповідно до статистичних даних, останні **25** років безумовним лідером в обсягах вантажних перевезень, що обслуговують загальнонаціональний господарський комплекс, є автомобільний транспорт (Додатки Таблиця 2). Проте слід звернути увагу на те, що у цьому випадку враховано обсяги перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, а з 2002 р. ще і з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.

Подальші дослідження ринку вантажних перевезень з точки зору визначення обсягів саме надаваних послуг з перевезення вказують на помітну зміну ринкових часток, але автомобільний транспорт поряд залізничним залишається вагомим гравцем ринку. Особливо це спостерігається у разі сегментації ринку у розрізі більш властивих для кожного виду транспорту вантажів.

Протягом останніх десяти років обсяг перевезених усіма видами транспорту вантажів коливався у межах від **601** до майже **812 млн т**, сягнувши максимуму у 2011 р., мінімуму у 2015 р. і завершивши 2019 р. на позначці **676 млн т** (Додатки Таблиця 3).

Безперечними лідерами виявилися залізничний та автомобільний транспорт. При цьому, якщо автотранспорт демонстрував постійне зростання (Діаграма 1.2.1) від **140 млн т** у 2009 р. до рекордних **244** у 2019 р., то залізничний — навпаки: починаючи з піку **468** у 2011 р. неухильно рухався до *антирекорду* **312,9 млн т** у 2019 р. Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками.

Діаграма 1.2.1. Перевезено вантажів видами транспорту, млн т



Відповідна тенденція склалася і у динаміці зміни ринкових часток видів транспорту (Додатки Таблиця 3), зокрема без особливих змін: авіаційний — щороку менше **0,02%**, водний — щороку близько **1%**, трубопровідний — від **22%** у 2009 р. до **16,7%** у 2019 р. Враховуючи наведені показники, слід звернути більш прискіпливу увагу до найвагоміших гравців ринку.

Статистичні показники свідчать (Діаграма 1.2.2), що залізничний транспорт продовжує займати найбільшу частку, зокрема у 2009 – 2015 рр. вона складала **56%-59%**, проте починаючи з 2015 р. спостерігається динамічне падіння. Автомобільний транспорт, розпочавши своє зростання з 2009 р., за останні **п'ять** продемонстрував значний приріст темпів і завершив 2019 р. на позначці **36%**, проте як залізничний — на історичному мінімумі **46%**.

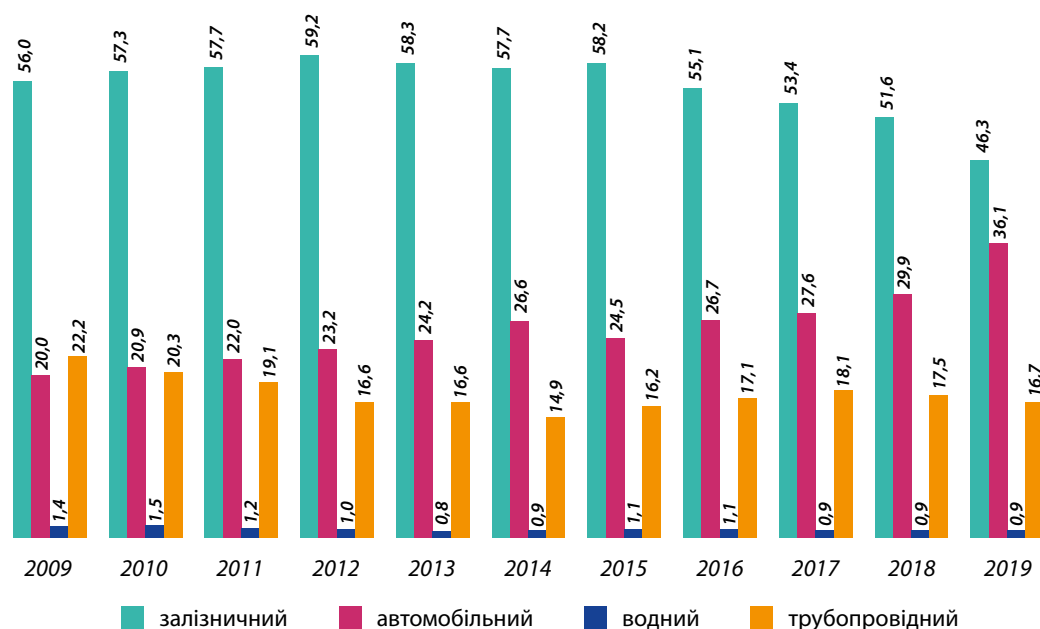
Оскільки кожен вид транспорту зазвичай обслуговував відповідні сектори економіки, такі різкі зміни ринкових часток можуть свідчити про формування вкрай негативних для розвитку національної економіки факторів, що у свою чергу може негативно вплинути на транспорту галузь унаслідок надмірного навантаження автомобільних шляхів сполучення.

Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

Зазначена тенденція також потребує більш глибокого дослідження з метою визначення конкурентної позиції і перспектив розвитку кожного виду транспорту, особливо у частині поглиблення мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів, зокрема міжнародних.

Нижче ми розглянемо вантажообіг, розподіл за видами та номенклатурою вантажів, у тому числі у міжнародному сполученні.

Діаграма 1.2.2. Частка видів транспорту у перевезенні вантажів, %



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Вантажообіг за видами транспорту

Останні **десять** років загальний вантажообіг демонстрував кореляцію з обсягом перевезених усіма видами транспорту вантажів і коливався у межах від **315,3** у 2015 р. до **426,4 млрд т-км** у 2011 р., склавши у 2019 р. **339 млрд т-км** (Додатки Таблиця 4). Найбільшу частку склав залізничний транспорт, далі трубопровідний, автомобільний, водний і авіаційний.

Враховуючи специфіку транспортованих вантажів, а також мінімальні (менше **0,1%**) показники авіаційного транспорту, вбачається доцільним в подальшому порівнювати три види транспорту, що конкурують між собою.

Таблиця 1.2.3. Вантажообіг за видами транспорту за виключенням трубопровідного та авіаційного, млрд т-км

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Усього	237,8	265,7	289,4	281,8	269,1	252,9	234,2	228,9	237,4	232,3	234,1
Зал	196,0	218,0	243,6	237,3	224,0	209,6	194,3	187,2	191,9	186,3	181,8
Авто	33,9	38,7	38,4	39,2	40,5	37,8	34,4	37,7	41,2	42,6	48,9
Вод	7,9	9,0	7,4	5,3	4,6	5,5	5,4	4,0	4,3	3,4	3,4

Аналіз статистичних даних щодо вантажообігу за видами транспорту за виключенням трубопровідного та авіаційного, приведених у Таблиці 1.2.3, Таблиці 1.2.4 і Діаграмі 1.2.3, підтверджує, що й у разі порівняння лише **трьох** видів транспорту співвідношення між ними зберігається як у натуральному виразі (т-км), так і відносному (%).

Залізничний транспорт продовжує домінувати, але автомобільний впевнено нарощує свою присутність на ринку вантажних перевезень з **14%** у 2009 р. до **21%** у 2019 р. При цьому його конкуренти за цей же період помітно втратили: залізничний з **82%** до **78%**, водний з **3,3%** до **1,5%**.

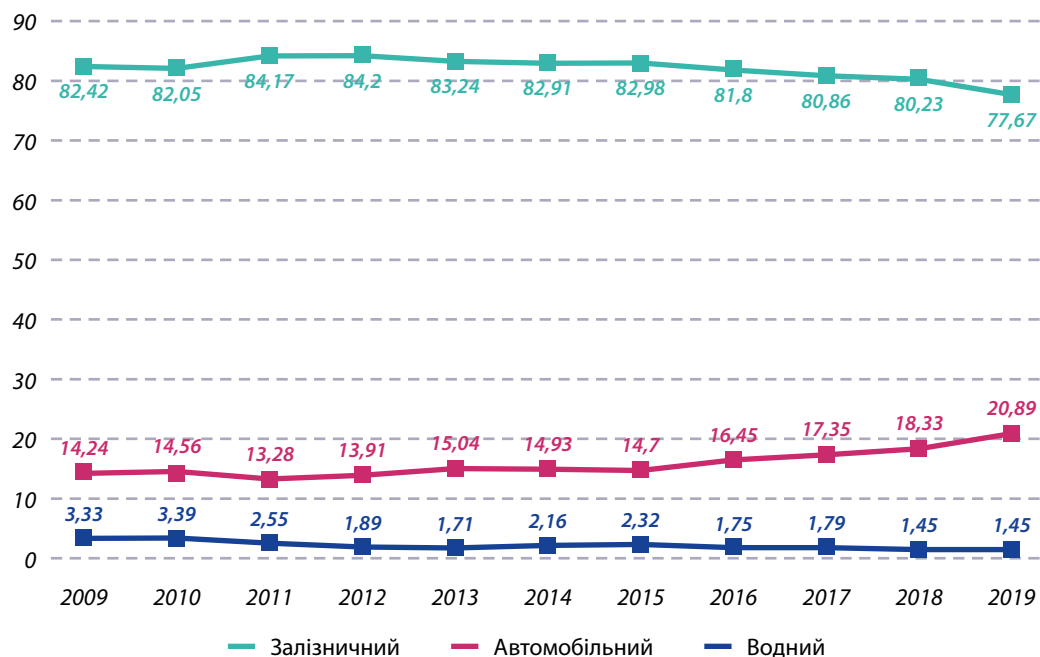
Інакше кажучи, за останні роки починаючи з 2011 р. автотранспорт збільшив свою ринкову частку наполовину (**+57%**), водний — навпаки втратив майже половину (**-44%**), чутливе зменшення відбулось і у залізничного (**-8%**).

Таблиця 1.2.4. Вантажообіг за видами транспорту за виключенням трубопровідного та авіаційного, %

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Зал	82,42	82,05	84,17	84,20	83,24	82,91	82,98	81,80	80,86	80,23	77,67
Авто	14,24	14,56	13,28	13,91	15,04	14,93	14,70	16,45	17,35	18,33	20,89
Вод	3,33	3,39	2,55	1,89	1,71	2,16	2,32	1,75	1,79	1,45	1,45

Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Діаграма 1.2.3. Вантажообіг за видами транспорту за виключенням трубопровідного та авіаційного, %



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Виходячи з викладеного вище, можемо зробити **проміжний висновок**: останні десять років автомобільний транспорт здійснює доволі успішну експансію на ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції.

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗА ВИДАМИ ВАНТАЖІВ

Ринок вантажних перевезень характеризується помітною боротьбою його учасників за розмір ринкової частки, зокрема найбільш істотно проявляється міжвидова конкуренція — змагання між видами транспорту за обсяги однорідного вантажу. За таких обставин визначення конкурентної позиції автотранспорту потребує аналізу номенклатури транспортованих вантажів.

Державною службою статистики України (ДССУ) облік перевезення вантажів автомобільним транспортом за номенклатурою вантажів відповідно до Класифікації видів вантажів (КВВ) *ведеться лише з 2016 р.*, тому порівняльний аналіз проведемо за 2016-2019 роки. (З 2020 р. цей показник називається «перевезення за видами вантажів».)

Ще одним вагомим аргументом на користь обрання цього періоду є динамічна зміна ринкових часток перевізників саме у зазначені роки, що було досліджено у попередньому матеріалі.

Окремо слід зауважити, що статистичні показники «перевезення за видами (номенклатурою) вантажів» суттєво відрізняються у менший бік від показників «перевезення вантажів».

Загальний обсяг перевезень системно структурується за видами перевезень, як то внутрішні, імпорт, експорт і транзит. Останні три види зазвичай групуються у сукупність «Міжнародні перевезення», хоча слід зауважити, що за певних умов та/або обставин експортні перевезення у статистичній звітності можуть належати до внутрішніх (наприклад, перевезення зернових автотранспортом у бік портів). Це є *істотною вадою статистичних спостережень*, що доволі часто викривляють реальні характеристики ринку.

У сегменті міжнародних вантажних перевезень лідерські позиції, як і в загальному обсягу перевезень, займає залізничний транспорт (Таблиця 1.3.1): у середньому понад **95%** та **93,76%** у 2019 р. Частка автомобільного транспорту у 2016-2019 рр. складала **3,72%**, **3,76%**, **4,14%** та **5,47%**.

Таблиця 1.3.1. Міжнародні перевезення за видами вантажів у 2016-2019 рр., млн т, %

Роки	2016		2017		2018		2019	
Всього, млн т	177,11	100,0	187,82	100,0	175,90	100,0	184,92	100,0
Залізнич	169,13	95,49	179,55	95,60	167,38	95,16	173,39	93,76
Автомоб	6,58	3,72	7,06	3,76	7,28	4,14	10,11	5,47
Річковий	1,40	0,79	1,21	0,64	1,24	0,70	1,42	0,77

Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Аналіз статистичних даних таких перевезень за видами вантажів (Таблиці 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5, 1.3.6 та відповідні Діаграми) вказує на відмінності, притаманні різним видам транспорту, зокрема пріоритети щодо номенклатури транспортованих вантажів, співвідношення їхніх часток у загальному обсязі.

Крім того, заслуговує на увагу той факт, що частка міжнародних перевезень у загальному обсязі залізничних перевезень у 2016-2019 рр. варіювалася від **49%** до **55%**, проте у загальних автомобільних перевезеннях за той же період частка міжнародних була в середньому у **10** разів менша і складала трохи більше **5%**. У річкових перевезеннях частка міжнародних складала **38-35%**.

Це свідчить про зосередженість національних автоперевізників здебільшого на внутрішніх вантажних перевезеннях, тоді як залізничні перевезення демонструють відносний паритет у міжнародному та внутрішньому сполученні, а міжнародні річкові перевезення складають близько третини від загальних.

Статистичні дані свідчать, що річковий транспорт, поруч з авіаційним, не слід розглядати у якості конкурентів за вантаж для автомобільного і залізничного транспорту.

Ринкова частка автотранспорту у міжнародних вантажних перевезеннях в Україні у 2016-2019 рр. склала лише від **3,72%** до **5,47%** у 2019 р., а річкового від **1,4%** до **0,77%** у 2019 р.

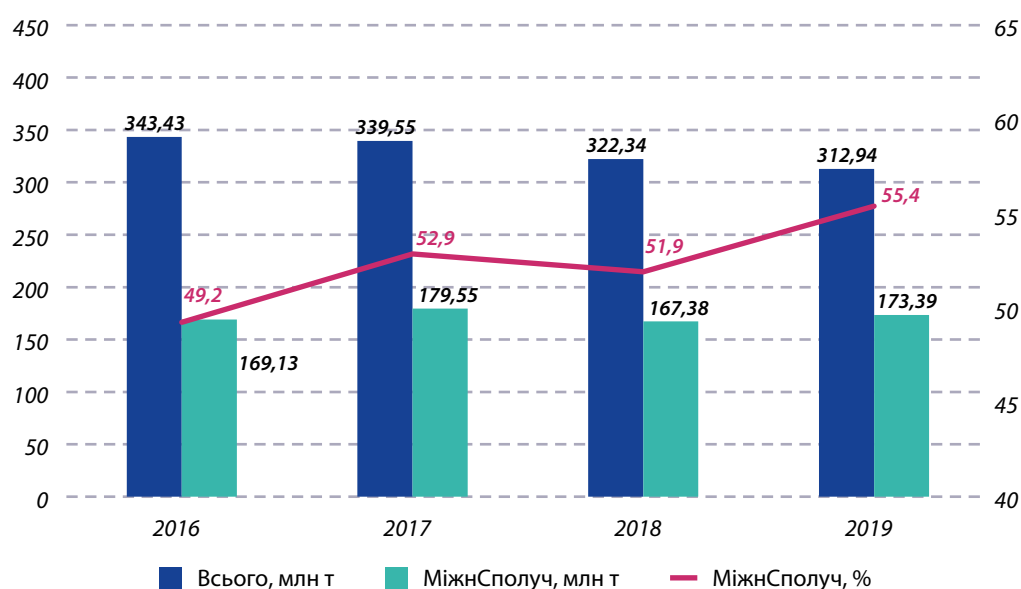
Окремо слід зауважити та зазначити у висновках той факт, що перевезення вантажів до портів у обліку залізничного транспорту враховується як експорт, а для автомобільного транспорту це внутрішні перевезення. Це є вкрай важливим з точки зору розуміння об'ємів послуг, невідривно пов'язаних з валютними надходженнями від експортних операцій, проте це тема окремого дослідження.

Проміжний висновок. У сегменті міжнародних вантажних перевезень абсолютну домінуючу позицію займає залізничний транспорт, міноритарна позиція належить річковому, автомобільний транспорт, відстаючи від залізничного у середньому на порядок, демонструє регулярне зростання, але залишається на рівні помітної, проте незначної ринкової частки.

Залізничний транспорт

Таблиця і Діаграма 1.3.2. Залізничні вантажні перевезення у 2016-2019 рр., млн т, %

Роки	2016	2017	2018	2019
Всього, млн т	343,43	339,55	322,34	312,94
Міжн. Сполуч, млн т	169,13	179,55	167,38	173,39
Міжн. Сполуч, %	49,20	52,90	51,90	55,40

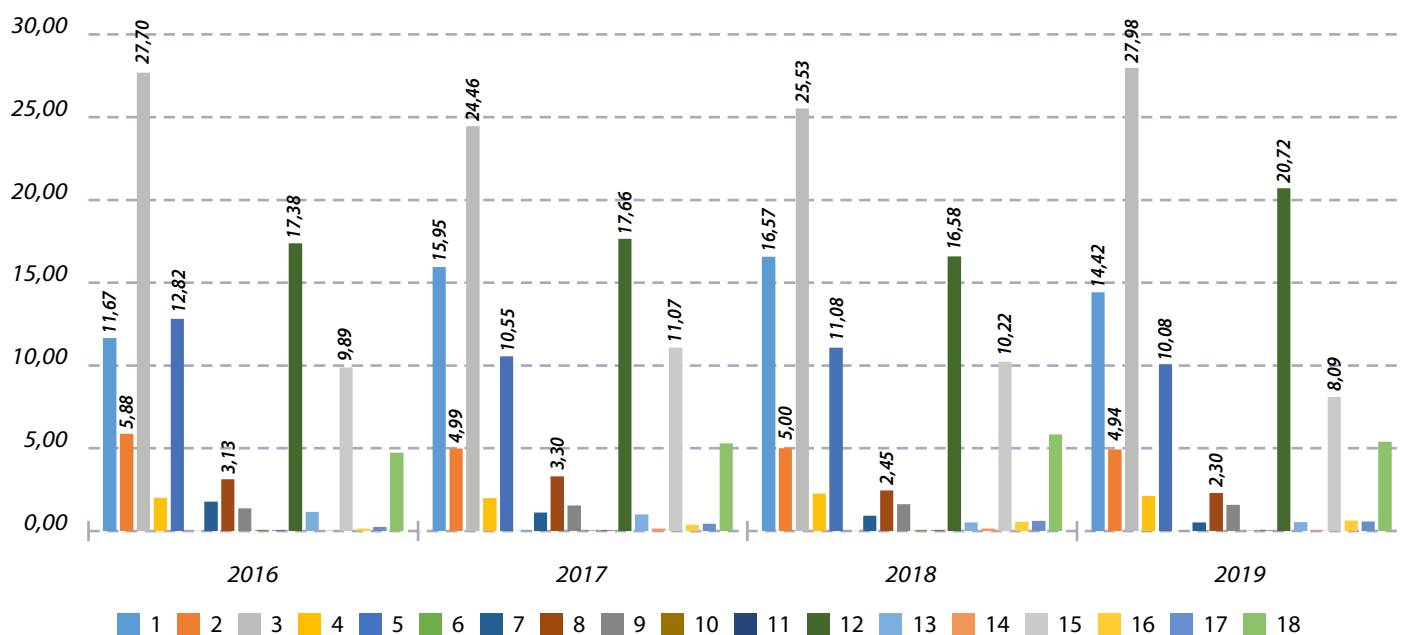


Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

У 2019 р. найбільші обсяги перевезеного залізничним транспортом у міжнародному сполученні вантажу (Таблиця 1.3.3) припадають на руду залізну і марганцеву — майже **28%**, зерно і продукти перемелу — **20,72%**, кам'яне вугілля — **14,42%**, чорні метали — **10,08%**, мінбудматеріали — **8,09%**, нафта і нафтопродукти — близько **5%** та інші — близько **5%**.

Таблиця і Діаграма 1.3.3. Міжнародні залізничні перевезення за видами вантажів у 2016-2019 рр., тис. т

Роки	2016	2017	2018	2019		2016	2017	2018	2019
Усього, тис. т	169 128,0	179 545,5	167 377,0	173 385,8	%	100	100	100	100
1. Кам'яне вугілля	19 729,4	28 646,2	27 735,9	24 993,8	1	11,67	15,95	16,57	14,42
2. Нафта і нафтопродукти	9 943,0	8 958,2	8 361,8	8 560,3	2	5,88	4,99	5,00	4,94
3. Руда залізна і марганц.	46 842,6	43 910,3	42 733,6	48 511,3	3	27,70	24,46	25,53	27,98
4. Руда кольорова	3 380,8	3 570,2	3 794,0	3 679,0	4	2,00	1,99	2,27	2,12
5. Чорні метали	21 681,2	18 934,6	18 544,2	17 471,0	5	12,82	10,55	11,08	10,08
6. Кольорові метали	18,4	29,2	32,8	32,7	6	0,01	0,02	0,02	0,02
7. Лісні вантажі	2 997,0	2 009,3	1 535,1	905,4	7	1,77	1,12	0,92	0,52
8. Хім. і мінер. добрива	5 291,5	5 924,4	4 096,6	3 985,8	8	3,13	3,30	2,45	2,30
9. Хімікати	2 320,9	2 779,7	2 697,9	2 760,6	9	1,37	1,55	1,61	1,59
10. Автомобілі	76,8	72,2	63,7	32,3	10	0,05	0,04	0,04	0,02
11. Машини і устаткування	53,8	58,5	63,8	63,2	11	0,03	0,03	0,04	0,04
12. Зерно і пр-ти перемелу	29 390,2	31 706,3	27 753,8	35 920,2	12	17,38	17,66	16,58	20,72
13. Кокс	1 950,6	1 813,9	881,7	919,1	13	1,15	1,01	0,53	0,53
14. Брухт ч/металів	51,8	279,2	253,8	79,3	14	0,03	0,16	0,15	0,05
15. Мінбудматеріали	16 722,2	19 882,0	17 102,4	14 031,4	15	9,89	11,07	10,22	8,09
16. Цемент	254,6	682,2	935,7	1 099,1	16	0,15	0,38	0,56	0,63
17. Сіль	431,9	796,1	1 026,0	1 001,3	17	0,26	0,44	0,61	0,58
18. Інші	7 991,5	9 492,9	9 764,1	9 340,0	18	4,73	5,29	5,83	5,39

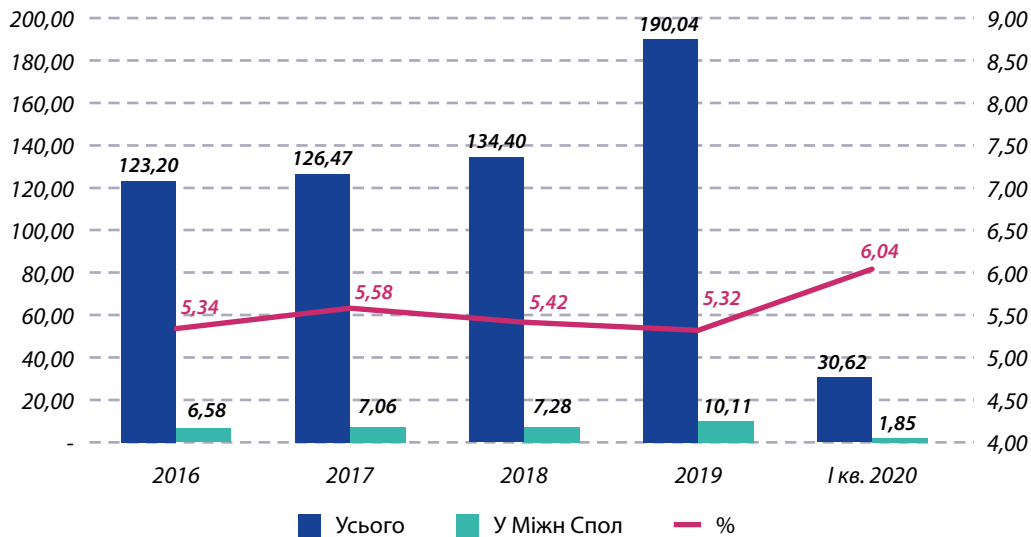


Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Автомобільний транспорт

Таблиця і Діаграма 1.3.4. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів у 2016 - I кв. 2020 рр., млн т

Рік	2016	2017	2018	2019	I кв. 2020
Усього	123,20	126,47	134,40	190,04	30,62
У Міжн Сполуч	6,58	7,06	7,28	10,11	1,85
%	5,34	5,58	5,42	5,32	6,04



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Частка міжнародних перевезень у загальному обсязі автомобільних вантажних перевезень у 2016-2019 рр. складала послідовно **5,34%**, **5,58%**, **5,42%**, **5,32%** та **6,04%** у I кв. 2020 р.

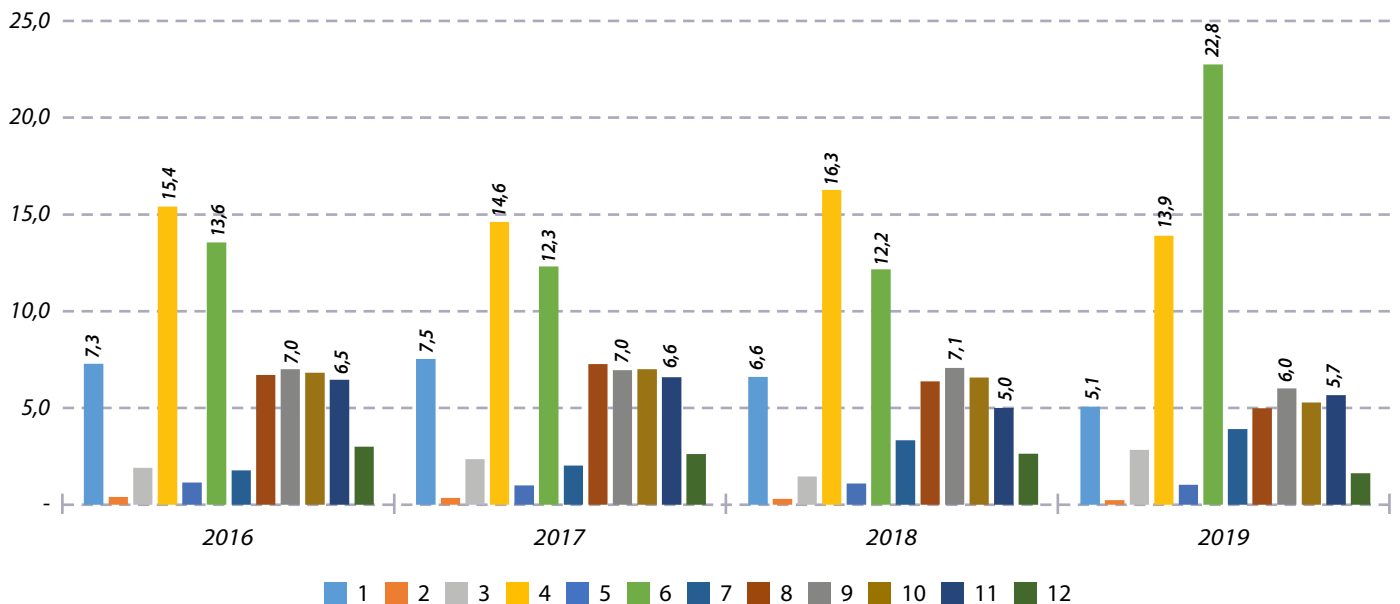
У 2019 р. найбільші обсяги перевезеного автомобільним транспортом у міжнародному сполученні вантажу (Таблиця 1.3.5) припадають на деревину та вироби з деревини і корка (крім меблів) — **22,8%**, харчові продукти, напої та тютюнові вироби — **13,9%** та інші вантажі (див. п.13 в легенді) — **26,7%**, приблизно на одному рівні по **5-6%** припадає на продукцію сільського господарства, речовини та продукти хімічні, продукцію мінеральну неметалеву, основні метали, готові металеві вироби, машини й устаткування (докладніше див. Розшифровку легенди Таблиці і Діаграми 1.3.5 п. 1, 8-11).

Окремо слід зауважити, що у 2019 р. у порівнянні з попередніми трьома роками аномально зросло перевезення деревини та виробів з неї і корка (крім меблів): у тоннах майже у **3** рази, а у відсотках майже у **2** рази.

Таблиця і Діаграма 1.3.5. Перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за видами вантажів у 2016-2019рр., тис. т, %

Перевезено, тис. т	2016	2017	2018	2019	Усього,%	2016	2017	2018	2019
	6 581,92	7 055,62	7 277,22	10 108,82		100,0	100,0	100,0	100,0
1	479,08	531,76	480,56	511,59	1	7,3	7,5	6,6	5,1
2	26,05	25,27	21,61	24,69	2	0,4	0,4	0,3	0,2
3	125,17	166,00	106,60	287,01	3	1,9	2,4	1,5	2,8
4	1 013,64	1 030,81	1 183,46	1 405,96	4	15,4	14,6	16,3	13,9
5	75,12	70,62	79,35	103,65	5	1,1	1,0	1,1	1,0
6	892,61	868,99	885,22	2 300,48	6	13,6	12,3	12,2	22,8
7	116,93	142,30	242,96	395,73	7	1,8	2,0	3,3	3,9
8	441,68	512,40	464,51	503,85	8	6,7	7,3	6,4	5,0
9	460,69	490,89	514,29	607,94	9	7,0	7,0	7,1	6,0
10	448,86	494,17	478,47	533,68	10	6,8	7,0	6,6	5,3
11	425,12	465,01	364,31	571,91	11	6,5	6,6	5,0	5,7
12	197,85	184,41	192,30	165,31	12	3,0	2,6	2,6	1,6
13	1 879,12	2 072,99	2 263,58	2 697,02	13	28,5	29,4	31,1	26,7

Види вантажів, %



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Розшифровка легенди Таблиці і Діаграми 1.3.5

Перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за видами вантажів у 2016-2019 рр.

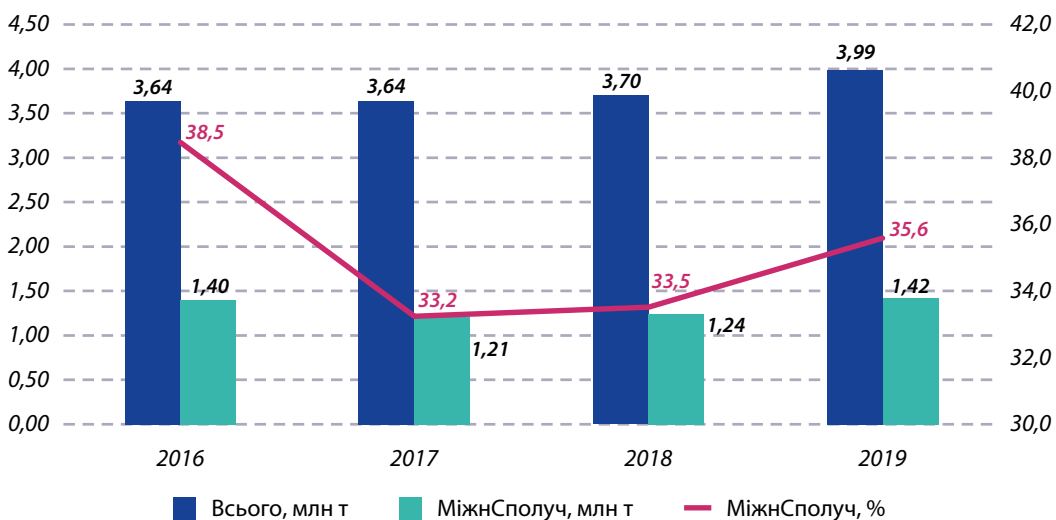
1	продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства
2	кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ
3	руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди
4	харчові продукти, напої та тютюнові вироби
5	текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри
6	деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації
7	кокс і продукти нафтоперероблення
8	речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне
9	продукція мінеральна неметалева інша (скло, фарфор, цемент, готові будматеріали)
10	основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування
11	машини й устаткування, не віднесені до інших угруповань; офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники
12	транспортні засоби
13	інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань: меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань вторинна сировина; комунальні та інші відходи і вторинна сировина пошта, поштові відправлення устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших угруповань групові вантажі: група різних видів вантажів, що їх перевозять разом інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань

Річковий транспорт

Частка міжнародних перевезень у загальному обсязі річкових перевезень у 2016-2019 рр. складала послідовно **38,5%**, **33,2%**, **33,5%** та **35,6%**.

Таблиця і Діаграма 1.3.6. Перевезення вантажів річковим транспортом за видами вантажів у 2016-2019 рр., млн т, %

Роки	2016	2017	2018	2019
Всього, млн т	3,64	3,64	3,70	3,99
Міжн Сполуч, млн т	1,40	1,21	1,24	1,42
Міжн Сполуч, %	38,5	33,2	33,5	35,6



Перевезено, тис. т	2016	2017	2018	2019	Усього, %	2016	2017	2018	2019
	1. Сипучі вантажі	847,9	790,9	821,8		969,0	1	60,7	65,6
2. Тарно-штучні вантажі	550,0	414,4	417,9	452,9	2	39,3	34,4	33,7	31,9
3. Інші вантажі	-	-	-	-	3	-	-	-	-

Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

У 2019 р. найбільші обсяги перевезеного річковим транспортом у міжнародному сполученні вантажу (Таблиця 1.3.6) припадають на сипучі — **68,1%** і тарно-штучні — **31,9**, інші вантажі — **0**. Серед сипучих вантажів основні частки складають руда — **1/3**, зерно — **1/3**, вугілля та кокс — **1/4**.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ІНФРАСТРУКТУРИ

Всесвітній економічний форум (WEF) готує та оприлюднює щорічні звіти щодо Глобального індексу конкурентоспроможності (GCI) країн світу. Останні 5 років досліджується від 137 до 144 країн.

Ukraine

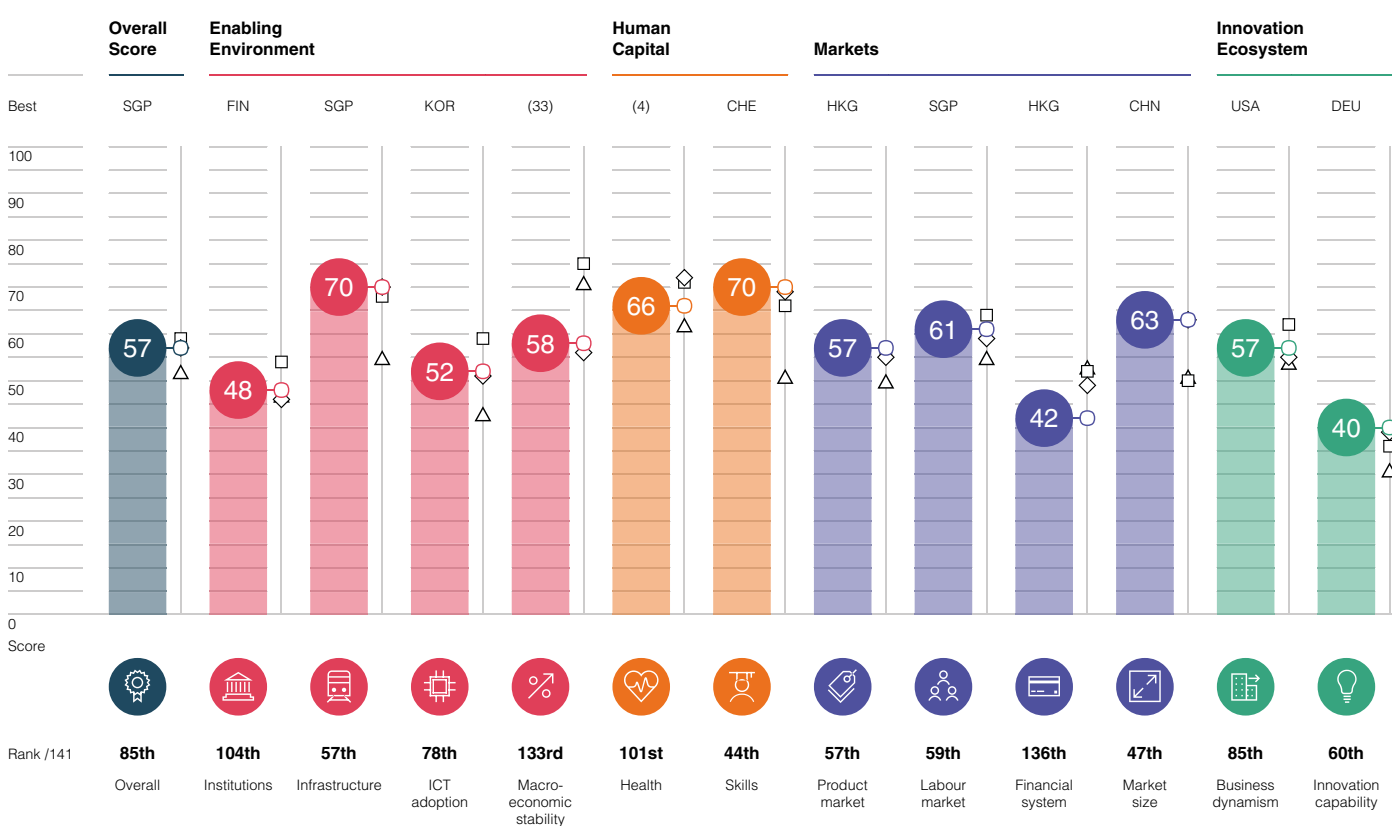
85th / 141

Global Competitiveness Index 4.0 2019 edition

Rank in 2018 edition: 83rd/140

Performance Overview 2019

Key ◇ Previous edition △ Lower-middle-income group average □ Eurasia average




Джерело: http://reports.weforum.org/pdf/gci4-2019/WEF_GCI4_2019_Profile_UKR.pdf

У 2019 р. Україна посіла **85** місце з **141** країн (відносний індекс BI – **0,60**), найкраща позиція спостерігалася у звіті 2014-2015 (BI – **0,53**), а найгірша у звіті 2016-2017 (BI – **0,62**). Таблиця 1.4.1.

За індексом конкурентоспроможності інфраструктури Україна посіла послідовно **68, 69, 75, 78** та **57** місця. Слід зауважити, що у звітах за 2018 та 2019 роки WEF дещо змінив методологію оцінки, розширивши кількість компонент, зокрема додавши такі позиції, як Дорожня сполученість (Road connectivity) — **59** місце, Щільність залізниці — км/1000 км² (Railroad density — km/1,000 km²) — **25** місце, Доступ до електроенергії — % населення (Electricity access — % of population). Останній показник дуже високий — **2** місце.

Україна за якістю дорожньої інфраструктури займала послідовно місця **139, 132, 134, 130, 123** та **114** у 2019 р., за якістю залізничної інфраструктури **25, 28, 34, 37** та **21** місце у 2019 р. Таким чином, можемо констатувати: якість дорожньої інфраструктури перебуває на дуже низькому рівні, проте демонструє регулярне і послідовне покращення (+25 позицій); якість залізничної інфраструктури знаходиться на доволі високому рівні, проте щорічно погіршувалася (-12 позицій).

Розрахунок індексу конкурентоспроможності інфраструктури 2019 р.

Index Component	Value	Score *	Rank/141	Best Performer
 2nd pillar: Infrastructure 0–100	-	70.3 ↑	57	Singapore
Transport infrastructure 0–100	-	55.5 ↑	59	Singapore
2.01 Road connectivity 0–100 (best)	78.2	78.2 ↑	59	Multiple (3)
2.02 Quality of road infrastructure 1–7 (best)	3.0	33.7 ↑	114	Singapore
2.03 Railroad density km/1,000 km ²	37.3	93.3 ↑	25	Multiple (24)
2.04 Efficiency of train services 1–7 (best)	4.2	52.9 ↓	34	Japan
2.05 Airport connectivity score	68,844.5	56.6 =	53	Multiple (8)
2.06 Efficiency of air transport services 1–7 (best)	4.0	50.0 ↑	101	Singapore
2.07 Liner shipping connectivity 0–100 (best)	30.1	30.1 ↓	57	Multiple (5)
2.08 Efficiency of seaport services 1–7 (best)	3.9	48.8 ↑	78	Singapore

* Scores are on a 0 to 100 scale, where 100 represents the optimal situation or 'frontier'. Arrows indicate the direction of the change in score from the previous edition, if available.

Джерело: http://reports.weforum.org/pdf/gci4-2019/WEF_GCI4_2019_Profile_UKR.pdf

Таблиця 1.4.1. Глобальний індекс конкурентоспроможності¹
Global Competitiveness Index (WEF Reports)

	2014 -2015	2015 -2016	2016 -2017	2017 -2018	2018 ²	2019 ²
GCI / Глобальний індекс конкурентоспроможності	76/144	79/140	85/138	81/137	83/140	85/141
Infrastructure / Інфраструктура	68	69	75	78	57	57
Transport infrastructure / Транспортна інфраструктура	88	91	-	87	-	59
Quality of overall infrastructure / Якість загальної інфраструктури	75	82	88	88	-	-
Quality of road infrastructure / Якість дорожньої інфраструктури	139	132	134	130	123	114
Quality of railroad infrastructure / Якість залізничної інфраструктури	25	28	34	37	37	34
Quality of port infrastructure / Якість портової інфраструктури	107	108	96	93	77	68
Quality of air transport infrastructure / Якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103	92	94	62
Відносний індекс (В І= місце країни/ загальну кількість країн)	0,53	0,56	0,62	0,59	0,59	0,60

Застосовані у 2019 нові компоненти розрахунку конкурентоспроможності (Дорожня сполученість — **59** місце, Щільність залізниці — км/1000 км² — **25** місце, Доступ до електроенергії — % населення — **2** місце) вказують на доволі високу мережеву розвиненість та значний потенціал щодо покращення якості інфраструктури за рахунок інвестицій у її інноваційне оновлення.

Проміжний висновок: якість дорожньої інфраструктури перебуває на дуже низькому рівні, проте демонструє регулярне і послідовне покращення (+**25** позицій); якість залізничної інфраструктури була на доволі високому рівні, проте щорічно погіршувалася (**-12** позицій). Окремі компоненти розрахунку конкурентоспроможності (Дорожня сполученість — **59** місце, Щільність залізниці км/1000 км² — **25** місце) вказують на доволі високу мережеву розвиненість та значний потенціал щодо покращення якості інфраструктури за рахунок інвестицій у її інноваційне оновлення.

¹ Global Competitiveness Report 2019 – Reports – World Economic Forum <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019>, Global Competitiveness Index 2017-2018 – Reports – World Economic Forum <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018>

² Global Competitiveness Index 4.0 2019 edition, а також 2018 edition мають дещо відмінну від попередніх років методологію обрання

СУБ'ЄКТИ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Державою обов'язки і функції регулятора щодо провадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень покладені на Міністерство інфраструктури України (МІУ), яке одним зі своїх основних завдань вбачає вирішення питань, які гостро стоять перед перевізниками в процесі здійснення їхнього основного виду діяльності — міжнародних автоперевезень.

На своєму сайті МІУ зазначає, що цей напрямок є одним із пріоритетних у роботі структурних підрозділів Мінінфраструктури та Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень зокрема.



Крім того, МІУ серед проблем, що потребують невідкладного вирішення, на другу позицію виносить проблему відсутності ефективного механізму допуску до ринку автоперевезень, яка полягає у тому, що ліцензування автоперевізників на сьогодні є суто формальною процедурою, яка, з одного боку, створює зайві бюрократичні перепони на ринку, а з іншого — не забезпечує реальної оцінки можливостей перевізника щодо виконання своїх зобов'язань.

Сайт МІУ також містить статистичні дані щодо галузі автомобільного транспорту станом на 01.01.2020:

- 1) Інформація про кількість чинних ліцензій за видами діяльності на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (Таблиця 8).
- 2) Інформація про кількість транспортних засобів (за типами), які закріплені за ліцензіатами як засоби провадження господарської діяльності (Таблиця 9).

Проаналізувавши зазначену інформацію і враховуючи, що провадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень підлягає ліцензуванню і, таким чином, кількість суб'єктів господарювання є регульованою та обмежується кількістю чинних ліцензій, можемо орієнтовно визначити обставини, що склалися на 01.01.2020.

Розрахунково кількість суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність на ринку міжнародних автомобільних перевезень, перебуває у межах від **10 400** до **11 309**, за якими як за ліцензіатами закріплено не більше **70 228** транспортних засобів різних типів у якості засобів провадження господарської діяльності. (Таблиця 1.5.1)

За експертними оцінками, з урахуванням технічних і екологічних вимог до транспортних засобів, що перетинають кордони, українські автоперевізники мають близько **40 000** автомобілів (тоді як у  Польщі — **300 тис.** машин, а загальний парк  ЄС — близько **900 тис.**).

Таблиця 1.5.1

Види господарської діяльності	Кількість діючих ліцензій
Міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями	909
Міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів)	10 400
Тип транспортного засобу	Кількість транспортних засобів, які закріплені за ліцензіатами
Тягач	43 907
Бортовий	3 541
Фургон	3 873
Інші вантажні	7 727
Вантажо-пасажирські	131
Інші транспортні засоби	11 049
Разом	70 228

Джерело: МІУ <http://www.mtu.gov.ua>

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

Останні **десять** років автомобільний транспорт здійснює доволі успішну експансію на ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції.

У сегменті міжнародних вантажних перевезень лідерські позиції, як і в загальному обсягу перевезень, займає залізничний транспорт: у середньому понад **95%** та **93,76%** у 2019 р. Ринкова частка автотранспорту у міжнародних вантажних перевезеннях в Україні у 2016-2019 рр. склала лише від **3,72%** до **5,47%** у 2019 р., а річкового від **1,4%** до **0,77%** у 2019 р.

Частка міжнародних перевезень у загальному обсязі залізничних перевезень у 2016-2019 рр. варіювалася від **49%** до **55%**, проте у загальних автомобільних перевезеннях за той же період частка міжнародних була в середньому у **10** разів менша і складала трохи більше **5%**. У річкових перевезеннях частка міжнародних складала **35-38%**.

Це вказує на зосередженість національних автоперевізників здебільшого на внутрішніх вантажних перевезеннях, тоді як залізничні перевезення демонструють відносний паритет у міжнародному та внутрішньому сполученні, а міжнародні річкові перевезення складають близько третини від загальних.

Статистичні дані свідчать, що річковий транспорт, поруч з авіаційним, не слід розглядати у якості конкурентів за вантаж для автомобільного і залізничного транспорту.

Окремо слід зауважити, що перевезення вантажів до *портів* у статистичному обліку залізничного транспорту враховується як експорт, а для автомобільного транспорту це внутрішні перевезення. Це є вкрай важливим з точки зору розуміння обсягів послуг, невідривно пов'язаних з валютними надходженнями від експортних операцій, проте це тема окремого дослідження.

У 2019 р. найбільші обсяги перевезеного у міжнародному сполученні вантажу припадають:

- ◆ для залізничного транспорту на руду залізму і марганцеву — майже **28%**, зерно і продукти перемелу — **20,72%**, кам'яне вугілля — **14,42%**, чорні метали — **10,08%**, мінбудматеріали — **8,09%**, нафта і нафтопродукти — близько **5%** та інші — близько **5%**;
- ◆ для автомобільного транспорту на деревину та вироби з деревини і корка (крім меблів) — **22,8%**, харчові продукти, напої та тютюнові вироби — **13,9%** та інші вантажі — **26,7%**, приблизно на одному рівні по **5-6%** припадає на продукцію сільського господарства, речовини та продукти хімічні, продукцію мінеральну неметалеву, основні метали, готові металеві вироби, машини й устаткування.

Зазначені дані вказують на те, що види транспорту мають стійку спеціалізацію і базові види транспортованих у міжнародному сполученні вантажів. Враховуючи різницю у фізичних обсягах та номенклатурі вантажів, можна констатувати відсутність значного конкурентного тиску на автомобільний транспорт.

Конкурентна позиція вантажних автоперевізників у *міжнародному сегменті задовільна*. Подальший розвиток та зростання ринкової частки у цьому сегменті не залежить від діяльності потенційно конкурентних видів транспорту, проте має жорстку кореляцію із покращенням технічної і технологічної оснащеності, якості послуг, лояльності до клієнтів, **удосконаленням державного регулювання та покращенням якості інфраструктури**.

Відповідно до звітів WEF за 2014-2019 рр. щодо GCI, якість дорожньої інфраструктури України перебуває на *дуже низькому рівні*, проте демонструє регулярне покращення (**+25** позицій); якість залізничної інфраструктури поси-

дала доволі високі місця, проте щорічно погіршувалася (-12 позицій). Окремі компоненти розрахунку конкурентоспроможності, застосовані у 2019 р. (Дорожня сполученість — 59 місце, Щільність залізниці км/1000 км² — 25 місце), вказують на доволі високу мережеву розвиненість та значний потенціал щодо покращення якості інфраструктури за рахунок інвестицій у її інноваційне оновлення.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

- 1) Відсутність ефективної системи збору та обробки статистичних і адміністративних даних у транспортній галузі, а отже, об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;
- 2) відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;
- 3) відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту;
- 4) відсутність системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг;
- 5) низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
- 6) низький рівень якості дорожньої інфраструктури.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

- 1) Удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;
- 2) поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;
- 3) запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників із передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- 4) забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон.

2 | АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1

ОПИС ЧИННОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють видачу дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є¹:

- ◆ Міжурядові двосторонні угоди, зокрема Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення;²
- ◆ Закон України «Про автомобільний транспорт»;³
- ◆ Закон України «Про адміністративні послуги»;⁴
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними»;⁵
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 № 929 «Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною Інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг»;⁶
- ◆ Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом».⁷

Перевезення пасажирів, вантажів у міжнародному автомобільному сполученні до країн Європи та Азії регламентуються положеннями **двосторонніх міжурядових угод** між Урядом України та Урядами іноземних країн про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та вантажів.⁸

1 Повний Перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)» — у Додатках, Таблиця №10

2 Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення, Угоду із застереженням ратифіковано Законом N 1977-III (1977-14) від 21.09.2000, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_167#Text

3 Закон України «Про автомобільний транспорт» №2344-III від 5 квітня 2001 року, Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#top>

4 Закон України «Про адміністративні послуги» №5203-VI від 6 вересня 2012 року, Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 32, ст.409, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17#Text>

5 Постанова Кабінету Міністрів України «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» № 451 від 21 травня 2012 року, Урядовий кур'єр від 30.05.2012 — № 95, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text>

6 Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною Інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг» № 929 від 09.06.2011, Урядовий кур'єр від 08.09.2011 — № 164, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929-2011-%D0%BF#Text>

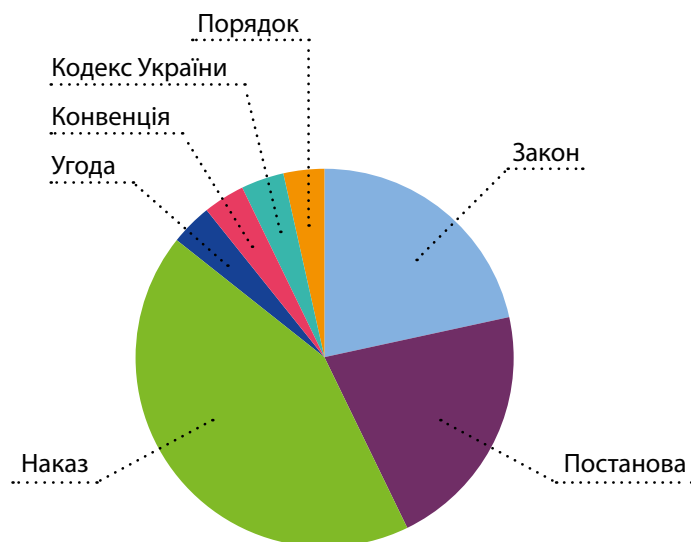
7 Наказ Міністерства транспорту України «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» № 757 від 20.08.2004, Офіційний вісник України від 17.09.2004 — 2004 р., № 35, стор. 170, стаття 2354, код акта 29976/2004, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04#Text>



8 Повний Перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)» — у Додатках, Таблиця №10


Україна укладає угоди про дозволи на вантажні автоперевезення з **45** країнами та **двома** об'єднаннями країн — учасниками Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС)¹ та програми співробітництва з організації транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА).²

У відповідності до положень вказаних угод перевезення вантажів здійснюється на підставі дозволів, квоти яких встановлюються під час проведення засідань Змішаних Комісій з питань міжнародних автомобільних перевезень.

Таблиця 2.1.1. Тип документів



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 чинних стандартів та політики з чинними в  ЄС.³

Оскільки предметом розгляду даної Зеленої книги є міжнародний ринок перевезень, том ми не можемо аналізувати зобов'язання України за Угодою про Асоціацію (УА), що має двосторонній характер і поширюється на внутрішні ринки. Проте вважаємо за доцільне навести перелік основних міжнародних актів та актів  ЄС, що регулюють міжнародні перевезення (*Додатки, Таблиця № 11*).

¹ Статут Організації Чорноморського економічного співробітництва, Статут ратифіковано Законом N 526-XIV (526-14) від 19.03.99, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text

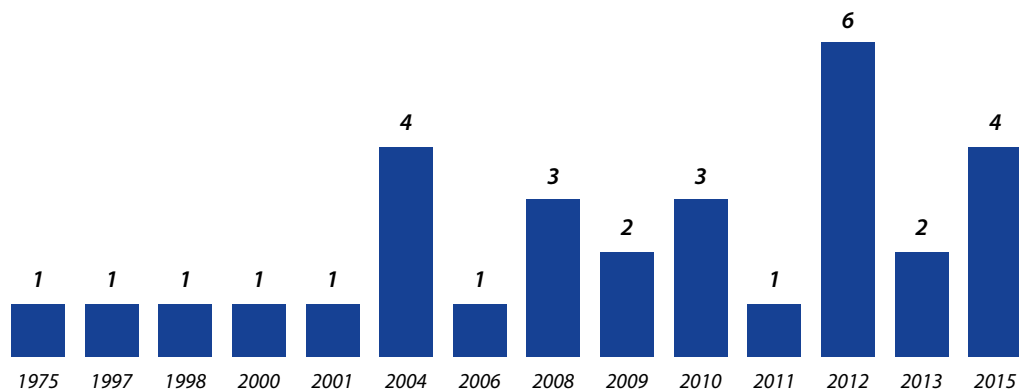
² Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія, Угоду ратифіковано Законом N 1440-III (1440-14) від 10.02.2000, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_022#Text

³ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

ОЦІНКА АКТУАЛЬНОСТІ ТА ЗАКОННОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ. АНАЛІЗ ПРОГАЛИН У РЕГУЛЯТОРНОМУ ПОЛІ

Повний перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)» налічує **31** акт.¹ Найбільше з цих актів (**6** НПА) було прийнято у 2012 році і по **4** НПА було прийнято у 2004 та 2015 році (Таблиця 2.2.1).

Таблиця 2.2.1. Документи по роках

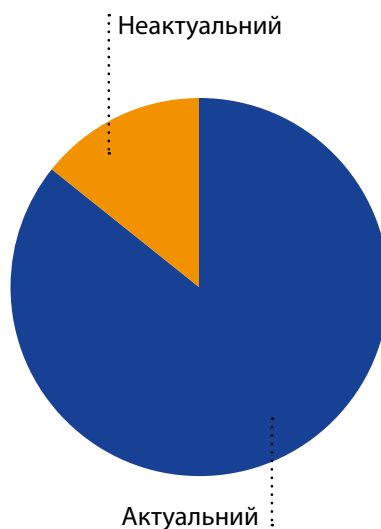


Серед наведеного переліку **2** акти мають ознаки незаконних за ознакою відсутності підстави для прийняття (Таблиця 2.2.2 та Додатки, Таблиця №12). Неактуальними за ознаками невідповідності законодавству та через наявність рішення уповноваженого органу про необхідність усунення порушень принципів державної регуляторної політики є **4** акти (Таблиця 2.2.3 та Додатки, Таблиця №13).

Таблиця 2.2.2. Аналіз законності



Таблиця 2.2.3. Аналіз актуальності



¹ Повний Перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом (крім небезпечних)» — у Додатках, Таблиця №10

ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ, ЩО МІСТЯТЬСЯ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ

У нормативно-правових актах ринку виявлено 9 цілей регулювання (Таблиця 14), які умовно можна поділити на 3 групи за критерієм юридичної сили акту:

1 Цілі, закріплені у міжнародних договорах:

- ◆ *розвиток міжнародних автомобільних перевезень* — така ціль з незначними відмінностями у формулюваннях закріплена у преамбулі ЄУТР, преамбулі Конвенції МДП, а також у численних двосторонніх конвенціях;
- ◆ *підвищення безпеки дорожнього руху* — з преамбули ЄУТР;
- ◆ *спрощення і гармонізація адміністративних, зокрема прикордонних, формальностей* — з преамбули Конвенції МДП.

2 Цілі, закріплені у законах:

- ◆ *захист прав, законних інтересів, життя і здоров'я людини, навколишнього природного середовища, захисту обмежених ресурсів держави та забезпечення безпеки держави* — із закону «Про ліцензування видів господарської діяльності»;
- ◆ *створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, обмеження монополізму та розвиток конкуренції* — із закону «Про автомобільний транспорт»;
- ◆ *забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту* — із закону «Про автомобільний транспорт»;
- ◆ *захист внутрішнього ринку* — з Митного кодексу України;
- ◆ *розвиток економіки України та її інтеграція до світової економіки* — з Митного кодексу України.

3 Цілі, закріплені у підзаконних нормативно-правових актах:

- ◆ *дотримання вимог міжнародних договорів* — з наказу №757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом».

Незалежно від юридичної сили актів, у яких закріплені цілі, вони є взаємодоповнючими: усі спрямовані на розвиток міжнародних вантажних перевезень з обов'язковим дотриманням прав людини: на життя, здоров'я, власність та безпечне довілля.

Проблема розвитку: скляна стеля з квот

Розвиток міжнародних автомобільних перевезень, беззаперечно, є основною ціллю, задля якої міжнародні угоди були укладені.














Розвиток може бути як екстенсивним (збільшення кількості перевезень), так й інтенсивним (збільшенням ефективності перевезень). Де-факто, екстенсивного розвитку міжнародних автомобільних перевезень не відбувається через нестачу квоти дозволів впродовж останніх **15** років. Протягом цього часу відбувається інтенсивний розвиток вантажних перевезень: збільшення вантажомісткості автомобілів та оптимізація маршрутів. Негативними наслідками такої «ефективності» є перевантаження транспортних засобів, що передчасно руйнує дорожнє покриття, та збільшення небезпеки для життя та здоров'я людини (за шведськими дослідженнями, збільшення ваги транспортного засобу захищає людину, яка перебуває всередині вантажівки, проте збільшує ризик для інших учасників дорожнього руху, якщо така потрапляє у ДТП: на кожного загиблого всередині вантажівки припадає **13** загиблих поза межами вантажівки¹).

Отже, ціль «розвитку» в межах наявних міжнародних договорів можна вважати досягнутою, а подальший розвиток ринку вимагає або перегляду чинних зобов'язань в частині збільшення квот, або укладення нових, які б уможливили інтенсивний розвиток автомобільних вантажних перевезень.

Проблема відстеження розвитку

Досягнення цілі «розвитку» чи «подальшого розвитку» повинне також включати показники, за якими можна буде відстежувати ефективність такої політики. У чинній наразі Програмі діяльності Кабінету Міністрів України розвиток міжнародних перевезень не є пріоритетом профільного Міністерства інфраструктури, а опосередковано включений до цілей Міністерства розвитку економіки, торгівлі і сільського господарства України (Ціль 7.6. Український експортер отримує кращі умови для роботи за рахунок зменшення бар'єрів для експорту українських товарів та послуг). Показники ефективності згаданої цілі не містять жодного пункту, який би стосувався розвитку міжнародних вантажних перевезень, у той час як експорт заплановано збільшити удвічі.

Саме тому паралельно з ціллю збільшення експорту удвічі, до цілі 8.2 «українці витрачають менше часу на дорогу автомобільним транспортом та мають менші ризики потрапити в ДТП» слід додати показник «збільшення вантажних перевезень автомобільним транспортом на **90%**» з розрахунку на те, що перевезення вантажів морем, за чинною програмою, повинне збільшитися на **10%**.

Альтернативно, перевезення частини запланованого експорту може покрити залізниця, проте квоти дозволів на міжнародні вантажні перевезення повинні бути збільшені. За опитуванням представників бізнесу протягом липня 2020 року, перевізники найчастіше згадують про необхідність збільшення кількості дозволів у розмірах від **+30%** до збільшення удвічі для перевезень територією  Польщі,  Румунії,  Італії,  Угорщини,  Туреччини,  Нідерландів. Також деякі перевізники згадують про додаткову потребу у дозволах на поїздки  Молдовою,  Азербайджаном,  Казахстаном,  Грецією,  Австрією,  Чехією та  Німеччиною.

¹ Vierthe I. and others (2008) The effects of long and heavy trucks on the transport system. Report on a government assignment, reference to Lindberg, G. (2006) Valuation and Pricing of Traffic Safety. Örebro Studies in Economics 13 <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675341/FULLTEXT02.pdf>

Проблема захисту довкілля

Збільшення ринку міжнародних перевезень не повинно нашкодити навколишньому середовищу — така ціль задекларована у законі «Про ліцензування видів господарської діяльності», проте не знайшла відображення у чинних цілях Міністерства інфраструктури, яке в автомобільних перевезеннях сфокусувалося на швидкості перевезень та зменшенні кількості ДТП. Також це питання відсутнє у цілях Міністерства енергетики та захисту довкілля України, яке в питаннях захисту навколишнього середовища зосередилося, здебільшого, на промисловому забрудненні, а в частині транспорту пропонують лише розробити національну стратегію розвитку велосипедного транспорту, яка хоч і може зменшити кількість викидів внаслідок автомобільних пасажирських перевезень, проте жодним чином не впливає на вантажні перевезення.

У будь-якому разі, ціль «розвитку» повинна реалізовуватися разом із ціллю «захисту навколишнього середовища», що й забезпечить сталий розвиток. У цьому світлі, логічним кроком є державна підтримка використання транспортних засобів (зокрема вантажівок) з нульовим рівнем викидів (zero-emission vehicles). Державна підтримка може мати форму тимчасових податкових знижок чи доступного кредитування й обов'язково вводиться задля досягнення чітко визначених (SMART) цілей з періодичним моніторингом.

ВИЗНАЧЕННЯ ТА АНАЛІЗ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ

1. ДОЗВІЛ НА ПОЇЗДКУ ТЕРИТОРІЄЮ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Для перевезення вантажу територією іноземної держави, автоперевізнику необхідно отримати один із таких дозволів:

- ◆ багатосторонні дозволи ЄКМТ;
- ◆ двосторонні дозволи.

Перевезення, які не покриті багатосторонньою системою Міжнародного транспортного форуму (ЄКМТ), здійснюються на основі двосторонніх дозволів. Двосторонні домовленості є досить стандартними: щорічно **дві** країни надають одна одній певну (зазвичай рівну) кількість дозволів. Кількість та тип дозволів визначаються на двосторонніх переговорах.

1.1. Багатосторонні дозволи ЄКМТ на перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні

ЄКМТ (англ. СЕМТ) — багатосторонній дозвіл, що видається перевізнику, і дозволяє йому вільно працювати і їздити серед країн-учасниць Європейської Конференції Міністрів Транспорту. У відповідності до декларації, що була прийнята Радою міністрів у 2006 році, ЄКМТ стала Міжнародним транспортним форумом (далі МТФ) — (Conférence Européenne des Ministres des Transports), що об'єднує на сьогодні **60** країн-членів¹. Обсяг оціночно складає **5-9%** міжнародних автоперевезень в Європі.

Система квот багатосторонніх дозволів була введена з 1 січня 1974 року після трьохрічного випробувального терміну. Існує базова квота таких дозволів для країн-членів. Квота на певний рік визначаються Групою з автомобільного транспорту і затверджується на Щорічному саміті міністрів.

Багатостороння квота сприяє використанню більш екологічних і безпечних автомобілей, таким чином вносячи вклад у створення екологічно прийнятної транспортної системи.

Міністерство інфраструктури України, отримавши від МТФ квоту дозволів ЄКМТ, передає їх у повному обсязі до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, для подальшого їх оформлення та видачі автомобільним перевізникам.

Дозвіл дійсний протягом періоду часу, зазначеного в ньому, і дозволяє здійснювати необмежену кількість вантажоперевезень між країнами-учасницями ЄКМТ і транзитом через територію однієї або декількох країн - учасниць ЄКМТ транспортними засобами, зареєстрованими в країні - учасниці ЄКМТ.

¹ <https://www.itf-oecd.org/member-countries>

Правове регулювання інструменту:

- ◆ Резолюції МТФ (e.g.: Consolidated Resolution No. 2000/1 On The Rules To Be Applied For International Freight Transport By Road¹; Consolidated Resolution No. 2002/2 On Combined Transport²);
- ◆ Хартія якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ від 28.05.2015 року;
- ◆ Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- ◆ Закон України «Про адміністративні послуги»;
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 № 929 «Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною Інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг»;
- ◆ Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом», що затверджує Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту» за №1076/9675 від 31.08.2004р.

Умови отримання дозволу ЄКМТ

Дозвіл ЄКМТ видається на основі національних критеріїв автотранспортним підприємствам, у дозволах не вказується реєстраційний номер і супроводжується бортовим журналом. ЄКМТ не стягує плати з членів за ці дозволи.

28 травня 2015 року міністри транспорту країн - членів МТФ, у тому числі й України, підписали Хартію Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ (далі — Хартія Якості). Хартія Якості набула чинності 1 січня 2016 року. Положення її Глав I–IV мають застосовуватися до всіх міжнародних автомобільних вантажних перевезень, що здійснюються за дозволами ЄКМТ з 1 січня 2018 року як вітчизняними, так й іноземними перевізниками.

Положення Хартії Якості містять вимоги до перевізників, що бажають здійснювати міжнародні автомобільні вантажні перевезення за дозволом багатосторонньої квоти ЄКМТ. Мета Хартії Якості — досягати високої якості автомобільних перевезень у Європі і створювати більш узгоджені умови для більш відкритих ринків міжнародних автомобільних перевезень.

Зокрема, згідно з цими вимогами автоперевізники повинні мати належне фінансове становище. Для цієї мети підприємство повинно продемонструвати на основі річної фінансової звітності (балансу, звіту про прибутки і збитки та будь-яких необхідних додатків), що воно має у своєму розпорядженні капітал, який становить, як мінімум, **9 000 євро** (або еквівалентну суму в національній валюті), якщо використовується тільки один транспортний засіб, і **5 000 євро** (або еквівалентну суму в національній валюті) на кожний додатковий транспортний засіб.

Положення Хартії Якості співвідносяться з Регламентами та Директивами ЄС (1071/2009, 561/2006 та 2003/59, 2014/45), ЄУТР, і встановлюють ті ж вимоги до оператора автомобільних перевезень, як-то наявність: (b) доброї ділової репутації; (c) відповідного фінансового становища; (d) необхідної професійної компетенції, підготовки водіїв, а також дотримання часу кермування та відпочинку та використання тахографів.

¹ <https://www.itf-oecd.org/consolidated-resolution-no-20001-rules-be-applied-international-freight-transport-road>

² <https://www.itf-oecd.org/consolidated-resolution-no-20022-combined-transport>

Відповідність національних положень законодавства Хартії Якості буде досягнута після прийняття законопроектів у сфері автомобільного транспорту про приведення законодавчих актів України у відповідність з актами Європейського Союзу (так званій «про допуск до ринку» та «технічний»).

Порядок надання та розподілу дозволів ЄКМТ

Відповідно до інформації, розміщеної на офіційному сайті Мінінфраструктури, розподіл дозволів відбувався на конкурсних засадах за такою процедурою.

Конкурсна комісія відповідно до отриманих заявок розміщувала інформацію на офіційному сайті МІУ та УДП «Укрінтеравтосервіс» щодо кількості транспортних засобів, допущених до участі у конкурсі, а також ті транспортні засоби, що не були допущені для участі у конкурсі через невідповідність вимогам конкурсу.

Розподіл, перерозподіл та переоформлення дозволів ЄКМТ здійснюється конкурсною комісією за участі представників профільного міністерства, підприємств, які входять до сфери управління МІУ, та представників громадських і професійних об'єднань. Проте слід зазначити, що порядок створення цієї комісії, а також засідання з розподілу/перерозподілу дозволів не є прозорими та публічними, немає затвердженого Порядку створення конкурсної комісії.

Кількість членів Комісії має бути не менше **10** осіб і не більше **13**.

Оформлення дозволів ЄКМТ здійснюється в порядку черги відповідно до присвоєного персонального номера електронної анкети перевізника, що визначається черговістю подання електронних анкет перевізниками.

Після отримання листа-повідомлення та електронних анкет комісія перевіряє заявників на відповідність вимогам Хартії якості, відповідність ТЗ та інші умови визначені у Порядку №1076/9675.

Протокол та результати розподілу дозволів ЄКМТ оприлюднюються на офіційному сайті МІУ та уповноваженого органу до 10 грудня кожного року.

Під час оформлення дозволу ЄКМТ уповноважений орган здійснює оформлення бортових журналів.

Для фізичного друку дозволів ЄКМТ подають (в електронному вигляді) заяву лише ті автомобільні перевізники, у яких за результатами розподілу є одночасне виконання таких умов:

- ◆ у результаті розподілу дозволів ЄКМТ автомобільному перевізнику виділено більше ніж один дозвіл ЄКМТ;
- ◆ дозволи ЄКМТ, які виділено автомобільному перевізнику, дають право виконання перевезень до двох та більше країн, що встановили обмеження в'їзду на свою територію;
- ◆ права виконання перевезень до країн, що встановили обмеження в'їзду на свою територію за дозволами ЄКМТ, можуть бути внесені до книжок ЄКМТ кількома можливими комбінаціями.

На сайті Укртрансбезпеки щодня розміщувалася інформація про оформлені, підписані та готові до видачі дозволи ЄКМТ.¹

Видача дозволів ЄКМТ працівниками Укртрансбезпеки відбувається виключно за умови сплати членських внесків до Міжнародного Транспортного Форуму за угодою з УДП «Укрінтеравтосервіс» та за наявності заповненого бортового журналу до кожного дозволу ЄКМТ.






¹ Офіційний веб-сайт Укртрансбезпеки, Рух дозволів станом на день перегляду: http://eis.dsbt.gov.ua/m3_transinsp/exchange/showmove.html











У 2020 році наказом Міністерства інфраструктури України від 13.12.2019 № 866 унесено зміни до Розподілу дозволів ЄКМТ серед українських перевізників на 2020 рік, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 10.12.2019 № 849.

Зокрема, 6 грудня 2019 відбулося чергове засідання Конкурсної комісії для проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ, на якому проведено та підписано Розподіл дозволів ЄКМТ серед українських перевізників на 2020 рік (далі — Розподіл).

У Розподілі на 2020 рік взяло участь **1 364** перевізників. Всього у конкурсі з Розподілу було допущено **13 897** автотранспортних засобів категорії «Євро-5» та **2 656** автотранспортних засобів категорії «Євро-6». Загальна кількість автотранспортних засобів, допущених до участі у конкурсі, склала **16 553**. Це на **21%** більше, ніж у минулому році (**10 400** АТЗ).

На 2020 рік до Розподілу підлягало **3 900** дозволів ЄКМТ (квота України в МТФ), серед яких **3 000** дозволів для автотранспортних засобів «Євро-5» та **900** дозволів для автотранспортних засобів «Євро-6». У порівнянні з минулим роком загальна сума розподілених дозволів ЄКМТ збільшилася на **70** шт.

Крім того, розподілялися права роботи до країн  Австрії — **96**,  Греції — **60**,  Італії — **300**,  Росії — **160**,  Угорщини — **1 660**.

Для розподілу без залишку дозволів ЄКМТ категорії «Євро-5 і вище» та «Євро-6», а також прав роботи по країнах  Австрії,  Греції,  Італії,  Росії та  Угорщини були застосовані коригувальні коефіцієнти, які склали: для дозволів ЄКМТ «Євро-5 і вище» — **0,99**; для дозволів ЄКМТ «Євро-6» — **1,02**; для прав роботи до  Австрії — **1,07**; для прав роботи до  Італії — **1,045**; для прав роботи до  Угорщини — **10**; для прав роботи до  Греції — **1,2815**; для прав роботи до  Росії — **1,1**.

Враховуючи коригувальні коефіцієнти Розподілу дозволів ЄКМТ на 2019 рік та прийняті рішення, автомобільні перевізники, які подали менше **4** автомобілів «Євро-5» та менше **3** автомобілів категорії «Євро-6» або сумарно менше **4** автомобілів для участі у конкурсі, не отримують жодного дозволу ЄКМТ, тому серед таких перевізників розподіл не проводився. Однак **один** або **два** автотранспортних засоби категорії «Євро-6» були зараховані додатково до автотранспортних засобів категорії «Євро-5».

Правила використання дозволів ЄКМТ

Дозвіл ЄКМТ повинен бути в наявності у водія транспортного засобу (ТЗ) при в'їзді та виїзді з території держави, в тому числі, протягом порожнього рейсу. Дозвіл можна використовувати одночасно лише для одного ТЗ, в тому числі того, що належить на правах оренди.

Дозвіл ЄКМТ використовується разом із:

- ◆ сертифікатами відповідності автомобільного транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення («ЄВРО-4 безпечний» або вищої категорії екологічної безпеки);
- ◆ бортовим журналом, у якому на титульному аркуші зазначаються повне найменування (прізвище, ім'я, по батькові) та місцезнаходження (місце проживання) автомобільного перевізника, проставляються печатка уповноваженого органу, дата та місце видачі бортового журналу, на сторінках журналу — номер дозволу ЄКМТ (сторінки журналу заповнюються автомобільним перевізником під час здійснення перевезень).

Існують довгострокові дозволи зеленого кольору, дійсні протягом календарного року (1 січня – 31 грудня), і короткострокові дозволи жовтого кольору, дійсні протягом **30** днів.

Транспортний засіб може здійснювати транзитний проїзд по території країни, де вона зареєстрована, і це не вважається поверненням у країну реєстрації. У разі виявлення порушень порядку використання дозволу ЄКМТ, в'їзд або виїзд вантажівки з території конкретної держави не допускається.

1.2. Двосторонні дозволи на перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні

Правове регулювання інструменту:

- ◆ Міжнародні акти (ЄУТР, ДОПНВ, МДП та інші);
- ◆ Двосторонні міжурядові угоди, на підставі яких визначається квота дозволів;
- ◆ Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- ◆ Закон України «Про адміністративні послуги»;
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 № 929 «Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною Інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг»;
- ◆ Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом», яким затверджено Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку за №1075/9674 від 31 серпня 2004 року (далі Порядок).

При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України зобов'язані пред'являти:

- ◆ дозволи інших країн, територією яких буде виконуватись перевезення;
- ◆ дозвіл про узгодження умов і режимів перевезень у випадку перевищення вагових або габаритних обмежень або документ про внесення плати за проїзд важких (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення встановлених законодавчих обмежень складає менше **7%**;
- ◆ свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- ◆ сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам безпеки руху та екологічної безпеки країн слідування;
- ◆ документи на вантаж.

У п. 3.2 Розділу III Порядку визначено умови, за яких видається дозвіл:

Автомобільний перевізник забезпечується дозволами, передбаченими законами або міжнародними договорами України з питань міжнародних перевезень, необхідними йому тільки для конкретної поїздки, за наявності залишку дозволів та за умови пред'явлення в пункті видачі дозволів усіх отриманих раніше дозволів на автомобільний транспортний засіб.

Під час оформлення та видачі дозволів на перевезення пасажирів або вантажів відповідних видів та країни на автомобільний транспортний засіб автомобільний перевізник повертає раніше отримані дозволи на цей автомобільний транспортний засіб з урахуванням випадків оформлення та видачі кількох дозволів одного виду та країни, якщо маршрут та порядок їх використання на території іноземної держави протягом одного конкретного перевезення потребує їх наявності.

Тобто дозвіл видається:

- 1) для конкретної поїздки;
- 2) за наявності залишку дозволів;
- 3) у разі пред'явлення в пункті видачі дозволів усіх отриманих раніше дозволів на автомобільний транспортний засіб.

Як адміністративна послуга, «видача дозволу на перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» надається у строк **30 днів** (при попередньому замовленні на Транспортному порталі електронних послуг — **15 днів** з моменту оплати адміністративної послуги) та стягується адміністративний збір у розмірі **49,16 грн**.

Підставою для отримання є усне звернення фізичної або юридичної особи або заява на отримання послуги, яка подається в електронній формі шляхом попереднього замовлення (електронного бронювання) дозволу на Транспортному порталі електронних послуг.

Перевізник (фізична особа – підприємець або особа, уповноважена установчими документами юридичної особи) чи належним чином уповноважений ним представник звертається до регіональних управлінь ДСБТ (Укртрансбезпеки) і подають необхідні документи:

- 1) Письмова заява на виконання перевезення.
- 2) Документ, що посвідчує особу.
- 3) Свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.
- 4) Документи на вантаж, за винятком здійснення порожньої подачі транспортного засобу на завантаження до країни відправлення.
- 5) Сертифікати відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України.
- 6) Документ, що підтверджує оплату за надання послуги з видачі відповідного дозволу.

Перелік підстав для відмови у наданні адміністративної послуги:

- 1) Наявність у перевізника **п'яти** або більше неповернутих дозволів протягом **90 днів** з дати отримання.
- 2) Не пред'явлення усіх отриманих раніше дозволів на автомобільний транспортний засіб.
- 3) Ненадання документів.

Умови видачі дозволів з іноземними країнами регулюється двосторонніми міжурядовими договорами. Зокрема, статтею 6 Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення від 18.05.92 р. зазначено:

- 1) За винятком перевезень, зазначених у статті 7, перевезення вантажів, перерахованих у статті 5, можуть здійснюватися тільки на підставі дозволів,

попередньо виданих компетентним органом країни, де зареєстрований транспортний засіб, від імені відповідного компетентного органу другої Договірної Сторони.

- 2) Компетентні органи Договірних Сторін взаємно обмінюються дозволами, зазначеними у пункті 1 цієї статті.

Статтю 8 цієї ж Угоди визначається, що дозволи на здійснення перевезень вантажів видаються у межах квот, які встановлюються кожного року компетентними органами Договірних Сторін **на основі паритету**.

Також статтю 9 визначено перевезення, які вимагають спеціальних дозволів:

- 1) Перевезення вантажів, загальна вага або розміря яких, разом з транспортним засобом, перевищують допустимі норми, на території другої Договірної Сторони вимагають спеціального дозволу, який видається органами цієї Сторони.
- 2) Спеціальні дозволи, про які йде мова в пункті 1, можуть обмежувати проїзд автотранспортних засобів до визначеної траси.
- 3) Спеціальний дозвіл охоплює дозвіл на перевезення, про які йде мова в пункті 1 статті 6 цієї Угоди.
- 4) Кожна з Договірних Сторін зберігає за собою право вимагати спеціальні дозволи на перевезення небезпечних вантажів, які здійснюються другою Договірною Стороною.

Порядок надання та розподілу двохсторонніх дозволів

Відповідно до п. 3.8 Порядку, Міністерством інфраструктури України з метою дотримання вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень **встановлюються обмеження щодо забезпечення дозволами**, які мають обмежені річні квоти, на поїздки територією окремих іноземних держав деяких категорій транспортних засобів, а саме:

- ◆ на екологічні автомобілі: «зелений», «особливо зелений і безпечний», «Євро-3 безпечний», або тільки на «особливо зелений і безпечний», «Євро-3 безпечний», або тільки на «Євро-3 безпечний» та вищої категорії екологічної безпеки;
- ◆ на завантажені автомобілі;
- ◆ на певні види перевезень;
- ◆ на автомобілі, повна маса яких перевищує **10 тонн**.

Обмеження щодо дозволів, які мають обмежені річні квоти на поїздки територією окремих іноземних держав деяких транспортних засобів, наведено в додатку 2 до цього Порядку.

Автомобільні перевізники, які отримали дозвіл та не використали його протягом **90 днів** з дати отримання дозволу, зобов'язані повернути його в пункти видачі дозволів до 15 лютого року, наступного за звітним.

Використані дозволи знищуються двічі на рік (за I, II квартали — до 15 жовтня поточного року, за III, IV квартали — до 01 квітня року, наступного за звітним). Невикористані, браковані та зіпсовані бланки дозволів знищуються до 01 квітня року, наступного за звітним.

2. ОБМЕЖЕННЯ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОЗВОЛАМИ, ЯКІ МАЮТЬ ОБМЕЖЕНІ РІЧНІ КВОТИ, НА ПОЇЗДКУ ТЕРИТОРІЄЮ ОКРЕМИХ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ДЕЯКИХ КАТЕГОРІЙ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Інструмент регулювання передбачений пунктом 3.8 Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом»

Є необов'язковим інструментом, процедура нормативно не визначена.

3. ПЕРЕВІРКА КОНСТРУКЦІЇ ТА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Даний інструмент регулювання передбачений Постановою КМУ № 137 від 30 січня 2012 р. «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» (п. 16).

Перевірка конструкцій і технічного стану транспортних засобів проводиться згідно з Вимогами до перевірки. У разі позитивного результату після проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу замовникові видається протокол перевірки технічного стану. У разі негативного результату або невідповідності даних у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу даним ідентифікації транспортного засобу складається акт невідповідності технічного стану транспортного засобу за формою згідно з додатком 4.

Обсяги перевірки технічного стану транспортного засобу, коди оцінки невідповідності його технічного стану наведено в додатку 5. У протоколі перевірки технічного стану транспортного засобу виконавець зазначає дату проведення наступного обов'язкового технічного контролю транспортного засобу відповідно до пункту 3 цього Порядку. Якщо протокол перевірки технічного стану застосовується як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду (на вимогу замовника), його видають акредитовані згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» виконавці відповідно до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів із зазначенням у протоколі слів такого змісту: «Міжнародний технічний огляд проведено».

Документ, отриманий у результаті успішного проходження процедури — протокол перевірки технічного стану транспортного засобу.

Орган влади, що видає (засвідчує) результат процедури видачі або здійснює контроль і нагляд процедури дотримання вимог регулювання, — Територіальні сервісні органи Міністерства внутрішніх справ

Юридична особа або фізична особа - підприємець надсилає Мінінфраструктури повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю транспортних

засобів згідно з додатком 1. Мінінфраструктури протягом **10** днів з дня надходження повідомлення перевіряє зазначену в ньому інформацію про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів шляхом аналізу поданих разом з повідомленням документів та в разі підтвердження такої інформації надсилає повідомлення та копії документів до Головного сервісного центру МВС. Головний сервісний центр МВС протягом **трьох** робочих днів вносить дані про пункт технічного контролю із зазначенням категорії і призначення транспортних засобів до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та інформує виконавця.

Передача інформації до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю, яка ведеться територіальним органом з надання сервісних послуг МВС, здійснюється кожної зміни з використанням електронних засобів зв'язку.

Підстави для відмови — у разі невідповідності ідентифікаційних номерів та (або) номерних знаків даним реєстраційних документів транспортного засобу обов'язковий технічний контроль не проводиться.

Виконавець попереджає замовника про виявлену невідповідність та видає акт невідповідності під розписку. Незареєстрована в установленому законодавством порядку зміна конструкції транспортного засобу вважається істотною невідповідністю, яка зазначається першою частиною коду оцінки невідповідності технічного стану.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:

- ◆ для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, із строком експлуатації більше **двох** років — кожні **два** роки;
- ◆ для вантажних автомобілів незалежно від форми власності вантажопідйомністю до **3,5 тонни**, причепів до них із строком експлуатації більше двох років — кожні **два** роки;
- ◆ для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше **3,5 тонни**, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації — щороку;
- ◆ для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації — **двічі** на рік.

За вимогою власника обов'язковий технічний контроль транспортного засобу, який зареєстрований в установленому порядку, але не підлягає обов'язковому технічному контролю, проводять за процедурою, визначеною цим Порядком.

Строк прийняття рішення

Розрахунковий оперативний час обов'язкового технічного контролю транспортного засобу загального призначення максимально становить:

- ◆ **30 (40) хвилин** — для причепів (напівпричепів);
- ◆ **40 хвилин** — для легкових автомобілів;
- ◆ **60 хвилин** — для вантажних автомобілів;
- ◆ **65 хвилин** — для автобусів.

Для спеціальних та спеціалізованих транспортних засобів або транспортних засобів, обладнаних додатковим устаткуванням, оперативний час може бути змінено.

Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу (п. 17)

Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу проводиться після здійснення його зовнішнього огляду з метою ідентифікації транспортного засобу, звірки ідентифікаційних номерів та номерних знаків транспортного засобу з даними реєстраційних документів, встановлення комплектності.

Способи подання документів та отримання результату — особисто

Для проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу замовник подає виконавцю особисто або через уповноважену особу:

- ◆ паспорт або інший документ, що посвідчує особу (у разі подання документів уповноваженою особою така особа, крім документа, що зазначений в цьому абзаці, пред'являє виконавцю документ, що підтверджує її повноваження);
- ◆ свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.

Порядок оскарження не передбачено.

Є обов'язковим інструментом, порядок проведення затверджений.

4. МІЖНАРОДНИЙ СЕРТИФІКАТ ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ КОЛІСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Даний інструмент регулювання передбачений Положенням про Міністерство інфраструктури України, що затверджений Постановою КМУ № 460 від 30 червня 2015 р.

Відповідно до Віденської угоди 1997 року (Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів) та наказу Мінтрансв'язку України від 09.01.2009 № 8 «Про заходи щодо забезпечення виконання Віденської Угоди 1997 року» Центр технічного огляду колісних транспортних засобів — ДП «ДержавтотрансНДІпроект» забезпечує видачу українським автомобільним перевізникам Міжнародних сертифікатів технічного огляду колісних транспортних засобів (МСТО) за їх заявами.

Вимоги Приписів №1 і №2, доданих до Віденської Угоди 1997 року, поширюються на вантажні автомобілі категорій N2, N3, автобуси категорій M2, M3, причепа O3, O4 повною масою понад 3500 кг і стосуються безпечності технічного стану колісних транспортних засобів (КТЗ), викидів забруднюючих речовин з відпрацьованими газами і шуму.

Для проведення перевірки КТЗ на відповідність вимогам Приписів, доданих до Віденської Угоди 1997 року, перевізники повинні надати КТЗ в одну з регіональних випробувальних лабораторій Атестаційної служби України. За позитивними результатами перевірки ДП «ДержавтотрансНДІпроект» оформлює МСТО, який за вибором заявника може бути виданий йому Центром технічного огляду чи випробувальною лабораторією, яка здійснювала перевірку, або направлений йому поштою.

Для КТЗ, які щорічно проходять перевірку на відповідність вимогам Європейської Конференції Міністрів транспорту (ЄКМТ), МСТО може бути оформлений на підставі чинного сертифіката придатності до експлуатації на термін його дії.

Як альтернатива МСТО міжнародними перевізниками може бути застосований протокол обов'язкового технічного контролю КТЗ. Його видають акредитовані згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» виконавці із зазначенням у протоколі слів такого змісту: «Міжнародний технічний огляд проведено».

На сьогодні для проведення перевірки КТЗ на відповідність вимогам Приписів, доданих до Віденської Угоди 1997 року, перевізники повинні надати КТЗ у одну із регіональних випробувальних лабораторій Атестаційної служби України. За позитивними результатами перевірки ДП «ДержавтотрансНДІпроект» оформлює МСТО, який за вибором заявника може бути виданий йому Центром технічного огляду чи випробувальною лабораторією, яка здійснювала перевірку, або направлений йому поштою.

Вартість послуги з первинного оформлення МСТО становить **213,00 грн.** МСТО для транспортних засобів, які мають чинний сертифікат придатності до експлуатації, коштує **141,00 грн.** Вартість перевірки транспортного засобу за вимогами Віденської угоди 1997 року з метою отримання МСТО встановлює суб'єкт господарювання, який здійснює таку перевірку. Перевірка у випробувальних лабораторіях ДП «ДержавтотрансНДІпроект» одного вантажного автомобіля/сідельного тягача/автобуса складає **384,00 грн.**, одного причепа/напівпричепа — **222,00 грн.**

! Важливо зазначити, що відповідні дії здійснюються на підставі Тимчасового порядку отримання Міжнародного сертифіката технічного огляду, затвердженого наказом ДП «ДержавтотрансНДІпроект» від 10.12.2008 № 140, **який не є нормативно-правовим актом в розумінні чинного законодавства.**

Таким чином, **даний інструмент є обов'язковим, порядок реалізації на національному рівні відсутній.**

ОЦІНКА КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ТА ДРУЖНОСТІ ДЛЯ БІЗНЕСУ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ЇХ ПРОЦЕДУР ВИДАЧІ

№	Назва інструменту (засобу) регулювання	Корупційні ризики	Недружність до бізнесу
1	Дозвіл на поїздку територією іноземних держав під час здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні	9.3	7.3
2	Дозвільні документи Європейської конференції міністрів транспорту, та інших дозволів, передбачених міжнародними договорами України	6.7	7.3
3	Перевірка конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, які використовуються під час здійснення міжнародних перевезень	6.1	3.3
4	Міжнародний сертифікат технічного огляду колісного транспортного засобу (Протокол перевірки технічного стану при Перевірці конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, які використовуються під час здійснення міжнародних перевезень, застосовується як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду)	6.1	3.3
5	Ліцензія на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів)	3.4	4

Регулювання інструменту «Дозвіл на поїздку територією іноземних держав під час здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» є недружнім для бізнесу та має високий корупційний ризик, оскільки (Додатки, Таблиця № 16):

Перелік умов для отримання дозволу не є вичерпним.

Обмеження річної квоти дозволів означає, що навіть якщо перевізник виконав усі умови для отримання дозволу, дозвіл можна не отримати у зв'язку з вичерпанням квоти дозволів. Це суперечить принципу передбачуваності державного регулювання і позбавляє бізнес можливості планувати діяльність на проміжки більше ніж **5** днів, оскільки згідно з пунктом 3.7 Порядку¹ встановлено, що дозволи видаються не пізніше ніж за **п'ять** робочих днів до здійснення відповідного перевезення пасажирів.

Пропонуємо: передбачити у Порядку вичерпний перелік умов для отримання дозволу, а також встановити строки отримання дозволу, які відраховуються з моменту звернення перевізника.

Обмеження дозволів для екологічних автомобілів, завантажених автомобілів, певних видів перевезень й видача дозволів лише для завантажених автомобілів, які можуть бути встановлені Міністерством інфраструктури України на виконання вимог міжнародних договорів, — є додатковими підставами для відмови в отриманні дозволу. У той же час, ці підстави не є очевидними, а в документах для отримання дозволу необхідно вказувати додаткову інформацію: до прикладу, потрібно додати копії договорів, що

¹ Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку, затверджений Наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757

підтверджують завантаженість автомобіля, вагу більше **10 тонн** або навіть певні види товарів, які перевозяться.

Пропонуємо: уточнити зміст документів, які подаються для отримання дозволу, та передбачити у вичерпному переліку підстави для відмови.

Нечітко сформульовані умови отримання дозволу мають наслідком можливість подвійного тлумачення та необхідність ознайомлюватися з іншими нормативно-правовими актами, на які прямих посилань у тексті немає. Це збільшує витрати перевізника на залучення кваліфікованих юристів для тлумачення норм, а також створює можливість для зловживань посадовими особами. Зокрема:

«Графік роботи та відпочинку водіїв» є одним із документів, які перевізник подає для отримання дозволу. Втім, Порядок не передбачає, яким вимогам повинен відповідати цей документ й у якій формі повинен бути поданий. Вимоги до робочого часу водіїв встановлені:

- ◆ на території України — Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженим Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 07.06.2010 N 340.
- ◆ на території інших держав — відповідним національним законодавством. Зокрема, на території ЄС — Регламентом No 561/2006.

Пропонуємо: чітко визначити вимоги до графіку роботи та відпочинку водіїв або додати посилання на відповідні вимоги.

«Схеми міжнародного маршруту» також повинні бути подані для отримання дозволу, проте ні затвердженої форми, ні будь-яких вимог до цього документу Порядок не передбачає. На противагу, відповідний Порядок для пасажирських перевезень¹ у додатках містить затверджену форму схеми, а також форми усіх інших обов'язкових для подання документів.

Пропонуємо: чітко визначити, яким вимогам повинна відповідати схема міжнародного маршруту або затвердити відповідну форму.

Вимога для отримання дозволів подавати документи, засвідчених печаткою, є неактуальною. Така вимога встановлена пунктом 3.3 Порядку: усі документи, які перевізник подає для отримання дозволу, повинні бути підписані та засвідчені печаткою.

З набуттям чинності Законів № 1206-VII від 15.04.2014 та № 1982-VIII від 23.03.2017, що стосувалися спрощення відкриття бізнесу, використання печаток суб'єктами господарювання — це право, а не обов'язок. Згідно зі статтю 58-1 Господарського кодексу України, відбиток печатки не може бути обов'язковим реквізитом будь-якого документа, що подається суб'єктом господарювання до органу державної влади, а для засвідчення копій достатньо підпису уповноваженої особи.

Пропонуємо: скасувати вимогу засвідчувати печаткою документи для отримання дозволу.

¹ Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затверджений Наказом Міністерства транспорту України 09.02.2004 N 75

Одноосібне прийняття рішення про видачу дозволу чи відмову, поєднане з необхідністю особистого присутності заявника є суттєвим корупційним ризиком.

Подати документи для отримання дозволу можливо лише особисто: за усним зверненням або за письмовою заявою. Неможливість подати документи за допомогою електронної системи або поштою означає, що подати документи для отримання дозволу та отримати дозвіл можливо лише особисто. Зважаючи на те, що більшість дозволів видається на завантажені автомобілі, отримання дозволу на перевезення є критично необхідним для перевізника. У такій ситуації перевізник схильний нести додаткові й необґрунтовані витрати (хабар / плата за консультування щодо отримання дозволів), а передбачена у Порядку широка дискреція посадової особи щодо видання чи невидання дозволу, відсутність обов'язку письмово обґрунтовувати причини відмови створює благодатне поле для зловживань.

Пропонуємо: мінімізувати контакти заявника та посадових осіб шляхом запровадження електронного подання документів для отримання дозволу, а також відкритої для усіх охочих інформації про кількість доступних дозволів у межах квоти та суб'єктів, які ці дозволи отримують, що оновлюється у режимі реального часу.

Не передбачено вичерпний список варіантів для прийняття рішення посадовою особою.

Порядок містить лише один варіант прийняття рішення посадовою особою — видача дозволу, якщо заявник надав усі необхідні документи, згідно з пунктом 3.3 Порядку. Якщо поданий не весь пакет документів, встановлені додаткові обмеження Міністерством чи Комісією або вичерпана квота дозволів, заявник де-факто отримує відмову в отриманні дозволу, проте не отримує жодного документа, який би підтвердив факт прийняття рішення і його підстави. Це не лише порушує принцип обґрунтованості, якому повинне відповідати будь-яке рішення суб'єктів владних повноважень (ч.2 ст.3 Кодексу адміністративного судочинства), а й суттєво ускладнює оскарження того рішення.

Пропонуємо: встановити вимогу оформлювати відмови у видачі дозволів у письмовій формі та обґрунтовувати таке рішення.

Відсутність позасудового адміністративного оскарження, відсутність письмової фіксації прийняття рішення чи відмови, а також обґрунтування такого рішення, відсутність інформації про частоту оновлення інформації на порталі відкритих даних та необхідність частотої взаємодії бізнесу з органом влади — також є факторами, що **збільшують корупційні ризики цього інструменту.**

Необхідність надавати державі додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності), можливість прийняття Міністерством інфраструктури України або Комісією з розгляду питань, пов'язаних з оформленням, видачею, обліком та аналізом ефективності використання дозволів на поїздку по територіях іноземних держав рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу, необхідність сплачувати обов'язкові платежі для отримання дозволу — є факторами, що роблять цей інструмент **недружнім для бізнесу.**

Регулювання інструменту «Дозвіл Європейської Конференції Міністрів Транспорту» є недружнім для бізнесу та має високий корупційний ризик, оскільки (Додатки, Таблиця № 17):

Вимога надсилати назву електронної пошти у паперовому вигляді є неактуальною.

Згідно з пунктом 2 Порядку¹ автомобільний перевізник повинен надіслати Конкурсній комісії поштою в паперовому вигляді лист-повідомлення, в якому зазначається адреса електронної пошти. Лише з цієї електронної адреси можливо надіслати електронну анкету для отримання дозволу. У випадку надсилання документів з іншої електронної адреси такі анкети не розглядаються. Єдиною вимогою до листа-повідомлення є наявність підпису уповноваженої особи.

Наразі чинне законодавство, зокрема Закони України «Про електронні документи та електронний документообіг» та «Про електронні довірчі послуги» дозволяють використовувати електронний підпис. Саме тому вимога надсилати електронну пошту «у паперовому вигляді» видається застарілою і неактуальною.

Пропонуємо: дозволити надсилати документи для участі у конкурсі з розподілу дозволів, підписані електронним підписом.

Вимога друкувати дозволи та ведення бортового журналу в паперовому вигляді не відповідає практиці «менше паперу» («paperless»), не захищає від зловживань та зобов'язує перевізника витратити додатковий час для повернення дозволу.

Дозволи видаються автоперевізникам у друкованому вигляді, а також використовуються разом з бортовими журналами, згідно з пунктом 3 розділу 5 Порядку. Відповідно до пункту 8 Розділу 6 Порядку, видані дозволи ЄКМТ разом з бортовими журналами повинні бути повернені до пункту видачі дозволів протягом **20** днів після закінчення строку їхньої дії. Такі положення мають наслідком постійне використання паперу. Втім, такі дозволи могли б існувати винятково в електронній формі, а друк дозволів перевізники здійснювали лише за потреби. Електронна форма дозволів також спростила б процес повернення дозволів. Паперова форма дозволів навіть на бланках суворої звітності не захищає державу від підробки документів у XXI столітті. Аналогічно, застарілою є вимога вести бортові журнали у паперовому вигляді за наявності зручних електронних застосунків.

Пропонуємо: видавати дозволи та бортовий журнал в електронній формі, спростити порядок повернення дозволів.

Чинні вимоги до ведення бортового журналу є складними для перевізника і потребують додаткових часових витрат.

Складність вимог, які висуваються до бортового журналу, а також необхідність витратити суттєвий час на його заповнення спонукає перевізників делегувати такі функції третім особам. Зокрема, ТОВ «Сервіс АсМАП України» надає платні послуги з обслуговування бортових журналів, що становить **1215 грн.**²

Пропонуємо: спростити вимоги до ведення бортового журналу та надати перевізникам зручні інструменти для ведення бортового журналу електронно.

¹ Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту, затверджений Наказом Міністерства транспорту України 20.08.2004 № 757

² Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, щодо надання послуг з обслуговування дозволів єкмт та реалізація бортових журналів <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=65196>

Підпис міністра чи його заступника на кожному дозволі є невластивим повноваженням та неефективною витратою часу високопосадовців.

У Пункті 2 Розділу 5 Порядку передбачено, що на дозволах ЄКМТ проставляється підпис Міністра інфраструктури України або його першого заступника, який скріплюється гербовою печаткою Міністерства інфраструктури України. За даними Міжнародного транспортного форуму **3900** дозволів були розподілені в межах квоти ЄКМТ¹, підписання яких забрало суттєвий час у високопосадовців. Зважаючи на те, що згадані особи не мають реальної можливості перевірити документи для видання кожного дозволу, таке проставлення підписів має лише церемоніальний характер.

Пропонуємо: звільнити Міністра та його заступників від надлишкової церемоніальної функції щодо підпису дозволів ЄКМТ.

Строки, впродовж яких перевізник може усунути недоліки в електронній анкеті, є недружніми для перевізника.

Комісія приймає електронні анкети лише впродовж **1** місяця згідно з пунктом 7 Розділу 2 Порядку. Недоліки в електронній анкеті мають наслідком залишення заявки без розгляду. Такі недоліки можуть бути виправлені й заявка перевізника має бути розглянута згідно з пунктом 5 Розділу 3 Порядку. Проте строк (**3** робочі дні), протягом якого перевізник має бути повідомлений про наявні недоліки в анкеті, не прив'язаний до жодної події в часі. Незрозуміло, чи **3** робочі дні слід відраховувати з моменту подання заявки чи з моменту виявлення недоліку. Окрім того, незрозумілим залишається, хто має обов'язок повідомляти перевізника про виявлені недоліки й хто несе відповідальність за неповідомлення чи невчасне повідомлення.

Згідно з пунктом 5 Розділу 3 Порядку, заявник може усунути недоліки не пізніше встановленого строку приймання електронних анкет. Такий підхід уможливорює зловживання посадових осіб, оскільки повідомлення про недоліки може бути надіслано наприкінці встановленого строку або навіть після його спливу, що позбавляє перевізника будь-якої можливості взяти участь у розподілі дозволів.

Пропонуємо: строки для усунення недоліків прив'язати до моменту отримання перевізником повідомлення Комісії про виявлення недоліків.

Формула розподілу дозволів ЄКМТ дає «зелене світло» для порушень впродовж 4 кварталів кожного року.

Формула, за якою розподіляються дозволи ЄКМТ, закріплена у пункті 3 Розділу 4 Порядку:

$$КД_i = \text{ОКРУГЛ} \left(\left(\frac{A_i}{\sum_n A_i} \times P - КШ_i \right), 0 \right)$$

де $КШ_i$ — штрафні бали автомобільного перевізника, кількість яких визначається як сума всіх штрафних балів автомобільного перевізника.

Цей показник визначається згідно з пунктом 4 розділу 4 Порядку, в якому закріплено, що за допущені автомобільним перевізником порушення протягом трьох кварталів поточного року нараховуються штрафні бали. Таке положення означає, що для розподілу дозволів враховуються лише порушення вчинені протягом поточного року і до моменту розподілу дозволів у жовтні, а ті, які вчинені протягом четвертого кварталу, отримують «індульгенцію» і не враховуються при розподілі дозволів наступного року. Хоча немає даних, які можуть підтвердити чи спростувати збільшення порушень протягом **4** кварталів, такий підхід є невиправданим.

¹ Статистичні дані Міжнародного транспортного форуму про розподіл дозволів ЄКМТ, дані про Україну <https://countrylicences.itf-oecd.org/edi/report-issued/2020/ua>

Пропонуємо: нараховувати штрафні бали за порушення, вчинені протягом чотирьох попередніх кварталів.

Коригуючі коефіцієнти, що суттєво впливають на розподіл дозволів, встановлює комісія на власний розсуд.

Згідно з пунктом 6 Розділу 4 Порядку Для проведення розподілу дозволів ЄКМТ, що не допускає залишків, вводяться коригувальні коефіцієнти, загальні для всіх учасників, що обчислюються окремо для кожного виду дозволів та виду прав роботи до країн, що встановили обмеження щодо в'їзду на свою територію за дозволами ЄКМТ. Коригувальні коефіцієнти зазначаються в протоколі засідання Конкурсної комісії.

Такі широкі дискреційні повноваження конкурсної комісії, за якими можуть бути встановлені будь-які коефіцієнти, нівелюють прозорість формули розподілу дозволів, яка закріплена в цьому ж Порядку, й надають поле для зловживань.

Пропонуємо: скасувати повноваження Конкурсної комісії встановлювати коефіцієнти та за потреби закріпити єдиний коефіцієнт у формулі.

Порядок перерозподілу дозволів не встановлений.

Згідно з пунктом 8 Розділу 4 Порядку перерозподіл дозволів відбувається, якщо перевізники протягом 10 робочих днів не отримали свої дозволи або відмовилися від них. Проект перерозподілу таких дозволів готує Конкурсна комісія на власний розсуд, а перевізники, які мають намір взяти участь у такому перерозподілі, повинні подати відповідні заяви. Порядок подання таких заяв – не встановлено.

Пропонуємо: встановити прозорий порядок перерозподілу дозволів, які не були отримані чи від яких відмовилися інші перевізники. Скасувати повторне подання заяв.

Для оформлення дозволу перевізнику необхідно повторно подати заяву.

Згідно з пунктом 1 Розділу 5 Порядку для оформлення та видачі дозволу автомобільні перевізники подають в електронному вигляді ще одну заяву.

Практичної необхідності у такій заяві немає, оскільки подання документів на конкурсний розподіл дозволів є достатньою підставою вважати, що перевізник має намір отримати такий дозвіл. Така вимога збільшує час, який перевізник витрачає для отримання дозволу, збільшує ймовірність неотримання дозволу (до прикладу, якщо заява була подана невчасно) та загалом невиправдано ускладнює процедуру отримання дозволу.

Пропонуємо: скасувати повторне подання заяви для оформлення дозволу.

Необхідність повернення дозволу та бортового журналу є обтяжливими для бізнесу.

Згідно з пунктом 8 Розділу 6 Порядку видані дозволи ЄКМТ разом із бортовими журналами слід повернути до пункту видачі дозволів протягом **20** днів після закінчення строку дії таких дозволів.

Додаткова необхідність контактувати з органами державної влади забирає час перевізників та держслужбовців, які задіяні в процедурі повернення та обліку дозволів. Оптимізація часу та ресурсів як зі сторони бізнесу, так і зі сторони держави можлива, якщо процедура видачі та повернення дозволів буде повністю переведена до особистого кабінету перевізника.

Пропонуємо: забезпечити можливість для перевізників повертати дозвіл та бортовий журнал електронно, без необхідності відвідувати пункт видачі дозволів.

Вимоги щодо аналізу ефективності використання дозволів є обтяжливими для перевізника.

Згідно з пунктом 2 Розділу 7 Порядку з метою аналізу ефективності дозволів на перевізників покладено обов'язок щомісяця звітувати про використання дозволів у паперовому та електронному вигляді.

Наразі немає потреби залишати паперову форму звітування як обов'язкову. Її можна залишити як альтернативну форму до електронної. Окрім того, немає нагальної необхідності у щомісячній звітності.

Пропонуємо: спростити вимоги щодо звітності про використання дозволів.

Регулювання інструментів «Перевірка конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, які використовуються під час здійснення міжнародних перевезень» та «Міжнародний сертифікат технічного огляду колісного транспортного засобу» є дружнім для бізнесу (Додатки, Таблиці №19, 20), хоча містить незначні корупційні ризики, пов'язані з тим, що інструмент є безумовним істотним обмеженням для бізнесу: без проходження перевірки заборонено займатися діяльністю з перевезень.

Ліцензія на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів) має низький корупційний ризик, проте є недружньою для бізнесу через необхідність подавати державі велику кількість додаткової інформації окрім стандартної податкової звітності (Додатки, Таблиці № 18, 21).

Окрім того, недружність для бізнесу підсилюється фактом, що вимога отримувати ліцензію на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом є незаконною: стаття 9 Закону України «Про автомобільний транспорт», яка встановлює вичерпний перелік господарських діяльностей, які ліцензуються, містить вимогу ліцензування лише небезпечних вантажів. Вимога ліцензування міжнародних перевезень усіх вантажів встановлена лише у Законі України «Про ліцензування видів господарської діяльності», хоча норми Закону «Про автомобільний транспорт» є спеціальними, оскільки стосуються конкретної вузької галузі й саме такі норми мали б бути застосовні.

Пропонуємо: узгодити між собою норми законів «Про автомобільний транспорт» та «Про ліцензування видів господарської діяльності» в частині ліцензування міжнародних вантажних перевезень.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Особливістю правового регулювання даного ринку є висока питома вага як міжнародних договорів, що ратифіковані Україною, так і двосторонніх міжурядових угод, на підставі яких видаються дозволи на перевезення (близько **45**).

Аналіз регуляторного поля показав, що близько **16%** нормативно-правових актів є неактуальними, два акти мають ознаки незаконних.

У нормативно-правових актах ринку виявлено **9** цілей регулювання. Де-факто ціль розвитку міжнародних автомобільних перевезень не досягається впродовж останніх **15** років через нестачу квоти дозволів. Отже, ціль «розвитку» в межах наявних міжнародних договорів можна вважати досягнутою, а подальший розвиток ринку вимагає або перегляду чинних зобов'язань, або укладення нових.

На сьогодні відсутні показники, за якими можна буде відстежувати ефективність політики розвитку міжнародних вантажних перевезень. Крім того, дана ціль має реалізовуватися разом з ціллю «захисту навколишнього середовища», що й забезпечить сталий розвиток (sustainable development), що наразі нормативно не закріплено.

Наявні інструменти регулювання ринку міжнародних вантажних перевезень не виконують поставлених цілей державного регулювання. Частина інструментів, що закріплена чинними актами, є необов'язковими, з **п'яти** інструментів нормативно визначений порядок відсутній у **трьох**.

Основними інструментами є технічний, що стосується перевірки стану та конструкції КТЗ, та **два** види дозволів на міжнародні вантажні перевезення (двосторонні та багатосторонні). Діючі процедури видачі як двосторонніх, так і багатосторонніх дозволів є непрозорими та недружніми для бізнесу та потребують вдосконалення.

Тому необхідно переглянути Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздки територіями іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку та Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту, що затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 №757. А також узгодити між собою норми законів «Про автомобільний транспорт» та «Про ліцензування видів господарської діяльності» в частині ліцензування міжнародних вантажних перевезень.

3 | АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ РИНКУ, ЇХ ПРИЧИН ТА КУРСІВ ПОЛІТИКИ

3.1




ОСНОВНІ ВИКЛИКИ РОЗВИТКУ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ


До основних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести:

- ◆ забрудненість навколишнього середовища (зміни клімату та збільшення викидів забруднюючих речовин та шуму);
- ◆ аварійність;
- ◆ високі витрати — вантажні перевезення сильно залежать від викопних палив, значна частина яких імпортується;
- ◆ затори негативно впливають на час транспортування та збільшують споживання палива;
- ◆ незадовільний стан дорожнього комплексу;
- ◆ технічний стан автомобілів;
- ◆ безпека перевезень та безпека транспорту;
- ◆ низька кваліфікація водіїв та іншого персоналу.




Окрім загальних проблем міжнародного ринку вантажних перевезень, також існують специфічні для України, які ми визначаємо в короткостроковій та довгостроковій перспективі. У короткостроковій це:

1. Недостатня кількість дозволів у рамках квоти, виділених Україні країною перетину

Сьогодні найбільш дефіцитними та затребуваними на ринку є польські двосторонні дозволи, оскільки Міністерство інфраструктури  Польщі у 2019 році наполягало на зменшенні кількості дозволів до **160 тисяч**. Це — зниження на **20%**, порівняно з **200 тисячами** дозволів, запланованих на 2018 рік, та зниження на **28%**, якщо врахувати додаткові дозволи, видані  Польщею у другій половині 2018 року. Загалом, у 2018 році  Польща видала **222,5 тисяч** дозволів. Для 2019 та 2020 років Україна просила збільшити кількість дозволів до **230 тисяч**.

За експертними оцінками, щоб задовольнити весь попит на перевезення до Європи на хвилі нинішнього економічного зростання, Україні потрібно щонайменше **230-260 тисяч** польських дозволів. Наразі це основний транзитний напрямок для вивозу нашої продукції в  Євросоюз.

Польська влада стверджувала, що зниження кількості дозволів збільшить попит на послуги польських перевізників. Дійсно, польські перевізники використовують значно менше українських дозволів, ніж українські перевізники польських: за **9** місяців 2018 року було використано лише **13%** із **200 тисяч** українських дозволів для польських перевізників проти **99%** польських дозволів, використаних українцями.

Також проблема недостатності дозволів існує з такими країнами, як  Румунія,  Австрія,  Італія.

2. Проблема конкуренції водіїв — відтік водіїв у Польщу та інші країни через нижчу заробітну плату в Україні та «прості» на кордоні

Ситуацію наразі можна змінити за рахунок ринкових механізмів — покращення умов роботи та підвищення заробітної плати водіїв.

У довгостроковій перспективі для України прогнозується виникнення таких проблем:

Враховуючи, що основним ринком для українських міжнародних автоперевізників є країни Європейського Союзу та проаналізувавши чинні стратегічні та програмні документи цього об'єднання (Green Deal, European Transport Policy, Freight Decarbonisation etc), основні тенденції розвитку такі:

- ◆ Збільшення частки залізничних та водних вантажних перевезень (автомобільні будуть переважати в невеликих країнах).
- ◆ Розвиток мультимодальних перевезень та інформаційно-транспортних систем. Оскільки такі перевезення характеризуються єдиною системою управління, адміністрування, наявністю єдиного транспортного документу на вантаж, то на території ЄС у цьому ланцюгу (залізниця-дорога-порт) пріоритет буде за перевізниками країн-учасниць ЄС.
- ◆ Заявлені програми ЄС щодо нульових викидів (zero emission/pollution), зменшення вуглецевого сліду, відмова багатьох країн від бензинового та дизельного автотранспорту (наприклад, Англія та Франція до 2040 року, Нідерланди до 2030 р.), автоматизація та перехід до самохідних вантажних автомобілів призведе, по-перше, до зменшення ринку, а по-друге, на ринку залишаться гравці з найбільш технологічним автопарком.

Відповідно, українські перевізники з автопарками, що не відповідають таким ековимогам за відсутності державної підтримки (програм пільгового кредитування, лізингу) не будуть конкурентноздатними.

Також прогнозується поступове витіснення українських перевізників через зменшення обсягу ринку автоперевезень і перехід на інші види (залізничні, водні). Враховуючи збільшення кількості учасників ринку за останні 10 років (див. Опис ринку), це може мати значний негативний вплив для даного сегменту та економіки в цілому.

ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Нагальну на сьогодні проблему ринку для України недостатності дозволів слід одночасно вирішувати на кількох рівнях.

На міжнародному рівні:

1) Одним із можливих варіантів полегшення проблеми недостатності дозволів було б значне збільшення кількості дозволів ЄКМТ для українських перевізників, однак слід зазначити, що система дозволів у цій організації практично заморожена.

Перспективи того, що переговори між країнами-членами призведуть до значного збільшення кількості виданих дозволів, є невеликими. Ймовірно, це пов'язано з низьким попитом на дозволи ЄКМТ для країн ЄС.

На сьогодні у порівнянні з іншими країнами Україна отримала чи не найбільшу кількість дозволів (9360 порівняно, наприклад, з Данією — 1036, Францією — 1622).

2) Наступним варіантом було б розширення членства та пріоритетів Договору про Європейське транспортне співтовариство (European Transport Community Treaty або ТСТ), який ЄС створив разом із 6 країнами Західних Балкан (Албанія, Боснія і Герцеговина, Косово, Північна Македонія, Чорногорія та Сербія) у 2017-2019 роках¹.

Це б означало включення до ТСТ країн на схід від ЄС та розширення його положень з охопленням ринку автомобільних перевезень.

Рішення Ради ЄС про ратифікацію ТСТ супроводжувалося заявою Комісії та подальшою спільною заявою Німеччини, Франції, Італії та Австрії. Єврокомісія зазначила, що «ТСТ не містить положень про доступ до ринку перевезень автомобільним транспортом ані в тексті договору, ані в додатках до нього», і запевнила країни-члени ЄС, що «двосторонні угоди між країнами-членами та країнами Південно-Східної Європи, включаючи дозволи, що містяться в цих Угодах, залишаються в силі». У спільній заяві Німеччини, Франції, Італії та Австрії, у свою чергу, вказано, що «Транспортна угода із Західними Балканами не створює прецеденту для транспортних угод з іншими країнами, що не є членами ЄС».




3) Третім варіантом було б підписання окремої Угоди про дорожній транспорт ЄС та України у рамках Угоди про асоціацію щодо поліпшення умов праці для українських водіїв та покращення безпеки українських вантажних автомобілів.




Хоча дефіцит польських дозволів є найбільш серйозним, кількість дозволів для кількох інших країн ЄС також є недостатньою і ймовірно недостає зросте у майбутньому (наприклад, Румунія, Австрія, Італія). Така багатостороння угода могла б бути підписаною як Додаток до економічної частини Угоди про асоціацію².

4) Одним із шляхів вирішення нестачі дозволів з Польщею, є диверсифікація напрямків і збільшення квоти по інших, сусідніх країнах. Зокрема, про це йдуть перемовини на рівні міністерства з Угорщиною, Балтійськими країнами.

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/western-balkans/transport-community_en
² <https://www.euointegration.com.ua/articles/2019/10/3/7101458/>

5) Лібералізація вантажних перевезень. Зокрема, 6 лютого 2020 року було підписано Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про внесення змін до Угоди між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 року. Зазначеним Протоколом передбачається звільнення від дозвільної системи автомобільних перевезень вантажів та пасажирів у нерегулярному сполученні.

 Білорусь стала третьою країною, з якою підписано повну лібералізацію вантажних перевезень. До цього в травні 2016 року такий документ було підписано зі  Швейцарією, а в червні 2019 року — з  Великою Британією.

6) Видача багаторазових дозволів за двосторонніми угодами (як зараз надають  Нідерланди,  Франція,  Грузія). Це можна здійснити шляхом внесення змін до чинних угод.

На внутрішньодержавному рівні

1) Необхідна інтеграція електронних систем руху дозволів від моменту видачі до моменту анулювання дозволу (МІУ, ДСБТ, митниці, регіональних інспекцій). У базі має фіксуватися видача, перетин кордону, використання дозволу. Дозвіл виданий на один автотранспортний засіб, а перетинає інший — порушення автоматично фіксується.

Також мають звітувати за дозволи після поїздки — номер дозволу чинний **90** днів. Запровадження автоматичного анулювання універсальних та транзитних невикористаних дозволів та обмін інформацією з Державною митною службою про фактичний перетин кордону автоперевізником.

2) Електронне бронювання дозволів — запроваджено пілотний проект з електронного бронювання дозволів на міжнародні автомобільні вантажо-перевезення. Через портал із 1 січня 2020 року можна зробити попереднє замовлення (електронне бронювання) **60% всіх видів дозволів, 40% залишаються для оформлення та видачі за усним зверненням на ПВД**. За період з 1 по 12 січня 2020 року послугою електронного бронювання дозволів скористалися більше **1300** перевізників. Про це 14 січня 2020 року повідомив Міністр інфраструктури України Владислав Криклій¹.

За словами очільника Міністерства е-бронювання має низку беззаперечних переваг для бізнесу: «Видно доступну кількість дозволів на ПВД, а заброньований дозвіл не може бути виданий іншому перевізнику. Перевізник сам обирає ПВД, де планує отримати заброньований дозвіл. Отже, перевізник має змогу спланувати поїздку та убезпечити себе від штрафних санкцій за порушення митного законодавства. Заброньований дозвіл доступний до видачі перевізнику **15** днів. Якщо перевізник не отримає дозвіл у визначений період часу, його бронювання буде скасовано автоматично, а дозвіл буде доступний іншим перевізникам», — наголосив Владислав Криклій.

Міністерство інфраструктури України 19 червня 2020 року оприлюднило проект наказу «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку» (зміни до Наказу № 757 від 20 серпня 2004). Позитивними нововведеннями є застосування електронних інструментів, які передбачені для замовлення бланків дозволів, та встановлення превентивного механізму для попередження зловживань перевізниками шляхом невикористання значної кількості заброньованих дозволів.

¹ <http://mtu.gov.ua/news/31486.html?fbclid=IwAR1BHy18nxegrz66rNB62VHWXv3MPeYelvWncdxrpYoSjXlbfGpEwLjZdo>

Разом з тим, не лише попереднє замовлення бланків дозволів повинне бути доступне онлайн, а вся процедура оформлення дозволу: подання документів на отримання такого дозволу, прийняття рішення уповноваженою особою, що відображається у відкритій базі даних дозволів, можливість самостійного роздруку дозволу у паперовому вигляді. Запровадження електронних сервісів повинно охоплювати процедуру видання дозволу цілком, а не лише її частини: перевізник має мати змогу отримати дозвіл без необхідності особистої присутності в органі державної влади. Половинчасті рішення, можливо, і вирішують проблеми держави щодо обліку та ефективного використання дозволів, проте не роблять цю процедуру більш дружньою для бізнесу, не зменшують корупційних ризиків та зобов'язують перевізників і надалі оббивати пороги пунктів видачі дозволів.

Електронний кабінет перевізника також повинен бути доопрацьованим: більшість опитаних перевізників мають труднощі з використанням електронного кабінету та звертають увагу на необхідність додання додаткових функцій:

- ◆ автозаповнення даних про суб'єкта господарювання;
- ◆ страхування;
- ◆ технічний контроль;
- ◆ митні допуски;
- ◆ документи для перевезення небезпечних вантажів;
- ◆ транзитні декларації;
- ◆ сертифікати екологічної безпеки на тягачі та напівпричепи;
- ◆ постанови про адміністративні правопорушення і можливість сплати штрафів;
- ◆ облік кількості виданих дозволів та історія їхнього використання.

Потрібно доопрацювати нормативні документи з метою переведення процедури видачі та анулювання в електронний формат без необхідності особистої присутності перевізників в органі державної влади. А також переглянути формули розподілу дозволів та збільшення представництва громадських організацій та профільних об'єднань в конкурсних комісіях по розподілу дозволів.

Світові тенденції розвитку ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень

Проблеми міжнародних перевезень вирішуються в різних міжнародних транспортних організаціях. Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ООН), Міжнародного транспортного форуму (колишня — ЄКМТ), Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ), Міжнародної федерації експедиторських асоціацій.

Численні роздрібні компанії з електронної комерції інвестують у створення своїх логістичних мереж та можливостей для покращення роботи. Крім того, зростаюча індустріалізація та збільшення інвестицій в оптимізацію процесу доставки посилок надають нові шляхи для розширення ринку. На додаток до цих інвестицій, зростання кількості населення та зміни житлових уподобань (зміна місця проживання) також сприяють попиту на автомобільні перевезення протягом прогнозованого періоду.

«Коридорний підхід» для вантажного транспорту

План дій з логістики ЄС вводить поняття «зелені коридори», тобто коридори для вантажного транспорту, які характеризуються низьким впливом на людське та природне середовище. Залізничний та водний транспорт стануть важливою складовою цих зелених коридорів.

Використовуючи економію на масштабах, коридори пропонують унікальні технічні та економічні можливості, які роблять привабливим оптимальне використання різних видів транспорту. Важливо, щоб різні види транспорту, а також самі коридори могли поєднуватися у безшовному сервісі «від дверей до дверей», використовуючи, де це доречно, спеціалізовані термінали. Це є необхідною умовою для легкого, надійного та економічного переходу вантажу з одного режиму в інший.

Щоб зробити вантажоперевезення більш сталими, необхідно докласти зусиль для мінімізації споживання енергії та викиду шуму, забруднюючих речовин та парникових газів, викликаних перевезенням вантажів.

Заходи щодо спрощення адміністративного середовища вантажних перевезень зосереджуються в першу чергу на багатомодальних транспортних ланцюгах. План дій з вантажної логістики підкреслює важливість просування до єдиної точки інтерфейсу для адміністративних вимог у фрахті, а також стосується питання документації та відповідальності в мультимодальному транспорті.

Набір політичних ініціатив вказує на шлях до європейської політики вантажоперевезень, побудованої на принципах **комодалності, інтелектуальних транспортних систем (ІТС), зелених коридорів та орієнтації на користувача:**

- ◆ комодалність вимагає підвищення ефективності, сумісності та взаємозв'язку залізничного, морського, внутрішнього водного транспорту, повітряного, автомобільного транспорту та пов'язаних з ними вузлів для досягнення їх повної інтеграції в безперебійне обслуговування «від дверей до дверей»;
- ◆ розумні транспортні системи пропонують шлях до вдосконалення управління транспортом і вантажем, а також до збільшення використання наявної інфраструктури;
- ◆ концепція зелених коридорів надає додаткового змісту екологічній цілі інтеграції, а також питанням безпеки при проектуванні та експлуатації інфраструктури транс'європейської транспортної мережі.

План дій сприятиме використанню інформації та комунікаційних технологій у фрахті. Він окреслює бачення безпаперових інформаційних потоків, що супроводжують фізичне відвантаження товарів. Це також допоможе підвищити ефективність управління трафіком шляхом просування інтелектуальних транспортних систем, а також сприяти впровадженню інноваційних послуг. Нові технології, такі як як RFID (радіочастотна ідентифікація), та супутникові послуги революціонізують вантажні перевезення.

Передача інформації про транспортування товарів «без паперу» також допоможе спрощенню вантажних потоків. Ще одним елементом цієї стратегії є створення єдиного транспортного документу для заміни багатьох версій, які роблять мультимодальний транспорт наразі менш привабливим.

Використання інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) можуть значною мірою сприяти комодальності, покращуючи інфраструктуру, управління трафіком та автопарком, сприяючи кращому відстеженню товарів через транспортні мережі та кращому зв'язку бізнесу та адміністрацій. Однак необхідно подолати ряд перешкод для більш широкого та безпроблемного використання ІКТ у логістиці вантажних перевезень, включаючи недостатню стандартизацію відповідного обміну інформацією та розрізнені можливості суб'єктів ринку щодо використання ІКТ. Відмінність у законодавчому регулюванні в різних країнах також перешкоджають використанню ІКТ. Крім того, необхідно враховувати питання безпеки та конфіденційності даних.

Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) використовують інформаційно-комунікаційні технології, щоб дати змогу користувачам бути більш поінформованими та координованими та розумніше використовувати транспортні мережі. Існують три широкі категорії інформації про рух у режимі реального часу. Ті, що збираються з інтелектуальних транспортних систем (ІТС), таких як системи з датчиками на дорозі, системи електронного збору плати за користування (ЕТС) та мережі мобільного зв'язку. Дані систем ЕТС в поєднанні з кількістю трафіку можуть бути корисною заміною для даних ІТС, особливо коли бортові блоки (ОБУ) записують дані зонду про поведінку водіння (такі як гальмування та прискорення) та схеми поїздки (походження, призначення, час паркування). У поєднанні це може надавати інформацію про цілі поїздки. Дані мережі мобільних телефонів можуть надавати аналогічні, можливо менш повні дані, ніж отримані із систем ІТС, але з більш широким географічним покриттям, та сприяти оцінці обсягів трафіку для прогнозування ефективності мережі.

ІТС-інфраструктура, ймовірно, буде встановлена в основному на обраних стратегічних коридорах, оскільки такі інвестиції є досить дорогими. Дані мобільної мережі можуть бути цінним доповненням до даних ІТС та ЕТС, але їх використання все ще знаходиться на ранній стадії й обмін даними між бізнесом та урядом не є загальним явищем.

Інвестиції в ІТС забезпечують краще співвідношення ціни та якості, ніж розширення пропускної спроможності мережі, і їх слід розглядати як частину стратегій подолання перевантаженості.

Концепція електронного фрахту позначає бачення безпаперового електронного потоку інформації, що пов'язує фізичний потік товарів із паперовим слідом. Вона включає можливість відстеження вантажу під час його подорожі по різних видах транспорту та автоматизації обміну змістовними даними для регулівних чи комерційних цілей. Це стане більш практичним та доступним за допомогою нових технологій, таких як радіочастотна ідентифікація (RFID) та використання супутникової системи, наприклад, європейської — Galileo.

Сьогодні ми можемо вибирати послуги трьох із наявних чотирьох систем глобальних навігаційних супутникових систем (GPS, Galileo, ГЛОНАСС та Beidou). Необхідною умовою для цього є встановлення стандартних інтерфейсів у різних видах транспорту та забезпечення їхньої сумісності між видами транспорту.

Концепція електронного вантажу в майбутньому може призвести до «Інтернету для вантажів», де інформація буде доступна в онлайні безпечним способом, як це відбувається сьогодні з «Інтернетом для людей». Однією з характеристик цього є можливість перегляду та порівняння онлайн-інформації про послуги, що надаються операторами вантажних перевезень. Інша стосується спрощення адміністративних питань.

Однак в автомобільному транспорті розгортання інтелектуальних транспортних систем (ІТС) для кращого управління інфраструктурою та

транспортними операціями відбувається повільно. Поєднана стратегія розгортання ІТС, що включає конкретні вимоги дорожнього перевезення, наприклад, для навігаційних систем, цифрових тахографів та платних систем, може значною мірою сприяти помітним змінам у логістичному ланцюжку.



Вирішення проблем з заторами


У перевантажених містах із розвинутою дорожньою мережею збільшення пропускної здатності доріг є доволі затребуваним. Затори внаслідок надмірного попиту на транспорт призводять як до затримок, так і до непрогнозованого часу подорожі.

Застосування стратегій та політик зазвичай використовується для зменшення такого попиту на подорожі або для перерозподілу цього попиту за часом або місцем розташування. Окрім заходів, спрямованих на збільшення пішої та їзди на велосипеді, спільного використання особистого транспорту та використання громадського транспорту, необхідно також покращити використання доріг в районах з обмеженими можливостями. Також заходи щодо управління трафіком вимагають динамічного управління потоком руху, що спостерігається за допомогою даних у режимі реального часу.



Серед інструментів оптимізації пропонується: використання резервних аварійних смуг, гармонізація швидкостей, передження про черги на дорогах, пандус вимірювання, управління сполученням, адаптивна система управління сигналом, динамічне перенаправлення, система ціноутворення, яка вирішує низку проблем, у тому числі із заторами¹.

Кейси. Стягнення плати на дорогах можна регулювати так, щоб відводити трафік подальше від перевантажених ділянок мережі. Це було дуже успішно зроблено в Токіо після завершення його магістральних кільцевих доріг. У 2016 році плата за переїзд міста через центр або через кільцеві дороги була змінена. Це призвело до значного перенесення руху до кільцевих доріг, різко зменшивши затори.

Плата за проїзд у національній мережі швидкісних доріг в китайському Тайбеї була раціоналізована та модифікована з метою зменшення попиту від перевантажених місць та періодів часу. Ручне стягнення плати було замінено повністю технологією ЕТС, що запускається після введення дороги в експлуатацію.



















 Сінгапур розробив найбільш комплексну політику — інвестиції в інфраструктуру та послуги громадського транспорту, а також повний комплекс заходів щодо управління власністю та користування автомобілями. Інструменти включали в себе аукціон дозволів на придбання автомобілів, що обмежує право власності на автомобілі, а також збори за користування автомобілями: податки на пальне, збори за паркування та ціноутворення на дорогах. Токіо використовує аналогічно широкий набір інструментів управління попитом, щоб зменшити перевантаженість до нинішніх низьких рівнів. Наприклад, право власності на автомобіль обмежене вимогою володіти паркувальним приміщенням на вулиці або здавати його в оренду перед тим, як придбати авто, а міські швидкісні дороги платні. Одночасно розширюється мережа швидкісних доріг, включаючи розробку кільцевих маршрутів навколо міського району, щоб завершити основну дорожню мережу Токіо.


¹ <https://www.itf-oecd.org/smart-use-roads>

Вантажівки без водіїв можуть бути регулярною присутністю на багатьох дорогах протягом наступних **десяти** років. Такі транспортні засоби вже працюють у контрольованих середовищах, як порти або шахти, і випробування на дорогах загального користування тривають у багатьох регіонах, включаючи  США та  Європейський Союз. Виробники вкладають значні кошти в технології автоматизації вантажних автомобілів, у той час як багато урядів активно переглядають свої правила, щоб зрозуміти, які зміни вимагатимуться, щоб дозволити самостійно керувати транспортними засобами на дорогах загального користування.

Міжнародна асоціація інженерів розробила систему рівнів «автоматизації», де вантажівки без водіїв належить до **4-5** рівня¹.

РІВНІ АВТОМАТИЗАЦІЇ КЕРУВАННЯ АВТОМОБІЛЕМ: ХТО ЗА ЩО ВІДПОВІДАЄ?

Рівень	Назва	Рульове управління, прискорення, уповільнення, сигнали	Моніторинг та реагування на середовище	Надзвичайні ситуації	Контекст (зокрема, лише на автомагістралях чи за певних природних умов)	
Водій виконує усі чи деякі функції з керування	0	Не автоматизований Водій виконує усі функції керування автомобілем, навіть якщо автомобіль обладнаний системами попередження чи втручання				
	1	Система допомоги водієві У певних контекстах автоматична система виконує рульове управління або зміну швидкості, аналізуючи дані навколишнього середовища та з розрахунком, що усі інші функції з керування автомобілем бере на себе водій				Лімітований
	2	Часткова автоматизація У певних контекстах одна чи кілька автоматичних систем виконують рульове управління та зміну швидкості, аналізуючи дані навколишнього середовища та з розрахунком, що усі інші функції з керування автомобілем бере на себе водій				Лімітований
Система виконує функції з керування	3	Умовна автоматизація За наявності необхідного контексту автомобіль протягом тривалого часу виконує усі функції керування з розрахунком, що у разі втручання або відмови системи, водій відреагує й візьме на себе керування				Лімітований
	4	Висока автоматизація За наявності необхідного контексту автомобіль протягом тривалого часу виконує усі функції керування, зокрема, у надзвичайних ситуаціях немає необхідності втручання з боку водія				Лімітований
	5	Повна автоматизація Незалежно від будь-яких умов автомобіль протягом тривалого часу виконує усі функції керування, зокрема, у надзвичайних ситуаціях немає необхідності втручання з боку водія				Не лімітований

Автоматизовані вантажівки дозволять заощадити витрати, знизити викиди та зробити дороги безпечнішими. Вони також могли б вирішити проблему нестачі професійних водіїв, з якими стикається ринок автоперевезення, особливо у Європі. До 2030 року за прогнозами в Європі та  США буде потрібно близько **6,4 мільйона** водіїв вантажних автомобілів, але менше **5,6 мільйона**, як очікується, будуть доступні та готові працювати в сучасних умовах.

Запровадження машин без водіїв, очевидно, зменшить попит на водіїв швидше, ніж виникне дефіцит пропозиції. З **6,4 мільйонів** робочих місць водіїв у 2030 році близько **3,4-4,4 мільйона** стали б зайвими, якщо вантажівки без водіїв будуть швидко розгортатись.

¹ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/managing-transition-driverless-road-freight-transport.pdf>

Підготовка до потенційних негативних соціальних наслідків втрати робочих місць зменшить ризики у випадку такого швидкого переходу. Відносно низький рівень освіти водіїв вантажних автомобілів та потенційна автоматизація в інших секторах ставлять їх під високий ризик тривалих періодів безробіття. Тому управління переходом буде потрібно для згладження впровадження технології без водіїв, уникнення надмірних труднощів для водіїв вантажних автомобілів, а також для того, щоб вигоди від технології були справедливими для суспільства.

Уряди повинні створити консультативну раду з питань вантажоперевезень для надання консультацій з питань праці, пов'язаних із впровадженням вантажівок без водіїв. Там, де підтримка безробіття в масштабах усієї економіки вважається недостатньою, додаткова допомога може бути надана у вигляді цільових програм на ринку праці, щоб спробувати перерозподілити водіїв. Вона також може набувати форми додаткових виплат на заміну доходу, коли альтернативні можливості працевлаштування також були зменшені автоматизацією. З метою встановлення справедливості основні бенефіціари експлуатації вантажних автомобілів без водіїв повинні створювати кошти на допомогу з переходу. Продаж дозволів операторам, які відчують зменшення експлуатаційних витрат, може бути доповнений внесками всіх учасників дорожнього руху, які отримають користь від підвищення безпеки.



На сьогодні продовжуються пілотні проекти вантажівок без водіїв для тестування транспортних засобів, мережевих технологій та протоколів зв'язку. Таким чином, різні технології можуть бути протестовані без зобов'язання перед окремою компанією, стандартом або технологією на початку процесу розробки, гарантуючи, що інвестиції в мережу не будуть витрачені та надмірно дорогі. Це допоможе забезпечити суспільні вигоди від автоматизованого автомобільного вантажного транспорту максимально.

Загальні стандарти транспортних засобів та правила експлуатації дозволять плавно здійснювати транскордонне переміщення автономних вантажних автомобілів і повинні встановлюватися принаймні на континентальному рівні, бажано на глобальному рівні.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Серед проблем ринку можна виділити загальні, характерні для більшості країн (забруднення довкілля, аварійність, високі витрати на паливо, незадовільний стан дорожнього комплексу та технічного стану автомобілів, безпека перевезень та транспорту, низька кваліфікація водіїв та іншого персоналу), так і специфічні для України, найбільшій з яких є **недостатність дозволів на міжнародні перевезення**.

Дану проблему пропонується вирішувати одночасно на міжнародному і національному рівнях.

На **міжнародному** рівні шляхом: збільшення кількості дозволів ЄКМТ для українських перевізників; розширення членства Договору про Європейське транспортне співтовариство; підписання окремої угоди у рамках Угоди про асоціацію підписання окремої угоди з  ЄС щодо лібералізації автомобільних перевезень на зразок Угоди про спільний авіаційний простір; диверсифікація напрямків і збільшення квоти по інших, сусідніх з  Польщею країнаї; лібералізації вантажних перевезень, принаймні транзитних; видачі багаторазових дозволів за двосторонніми угодами.

На **національному** рівні шляхом: застосування передових інформаційно-комунікаційних технологій; застосування транспортних коридорів та безпаперового перевезення вантажів (єдиний транспортний документ для мультимодальних перевезень); створення єдиної комплексної системи управління дорожньо-транспортною безпекою; фінансова підтримка галузі через банківські та небанківські інструменти з метою підвищення якості транспортного парку; побудова автоматизованої антикорупційної системи розподілу та контролю використання наявних дозволів.

Необхідна інтеграція електронних систем руху дозволів від моменту видачі до моменту анулювання дозволу (міністерства, митниці, інспекції, ДСБТ). Також необхідно доопрацювати нормативні документи щодо прозорості процедур розподілу та обліку двосторонніх та багатосторонніх дозволів та збільшити представництво громадських організацій та профільних об'єднань у конкурсних комісіях з розподілу таких дозволів та за можливості перенести процедуру в електронний формат без необхідності особистої присутності перевізників в органі державної влади.

Проте в довгостроковій перспективі для України прогнозується виникнення інших проблем ринку:


Враховуючи тенденції збільшення частки залізничних та водних вантажних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень та заявлені програми ЄС щодо нульових викидів, зменшення вуглецевого сліду. А також відмова багатьох країн від бензинового та дизельного автотранспорту, автоматизація та перехід до самохідних вантажних автомобілів призведе, по-перше, до зменшення ринку, а по-друге, на ринку залишаться гравці з найбільш технологічним автопарком.

Відповідно, українські перевізники з автопарками, що не відповідають таким ековимогам, за відсутності державної підтримки не будуть конкурентоздатними (особливо малий бізнес).

Також прогнозується поступове витіснення українських перевізників через зменшення обсягу ринку автоперевезень. Враховуючи збільшення кількості учасників ринку за останні **10** років, це може мати значний негативний вплив для даного сегменту та економіки в цілому.


ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ







Україна, завдяки вигідному географічному положенню, має істотний транзитний потенціал, що підтверджується проходженням через територію нашої держави семи міжнародних транспортних коридорів. Однак динаміка транзиту та загальних обсягів міжнародних вантажних перевезень показує невідповідність високого рівня вітчизняного потенціалу розвитку міжнародних вантажних перевезень та тенденції зниження обсягів міжнародного транспортування вантажів територією країни.

У країнах  ЄС велика частка (**58-60%**) вантажоперевезень виконується автотранспортними підприємствами. Для невеликих за протяжністю країн внутрішні перевезення автомобільним транспортом дуже вигідні.

Кількість вантажів переміщених із залученням інноваційних технологій набагато перевищує показники транспортувань організованих без впровадження сучасних методик.

За даними Євростату, на 2018 рік автомобільні перевізники забезпечили **38%** українського експорту та **81%** імпорту з  ЄС.

Зараз представлені політичні ініціативи в  ЄС містять:

-  заходи з управління вантажоперевезеннями, сталої якості та ефективності, спрощення адміністративних процесів, перегляду стандартів завантаження щодо розмірів та ваги транспортного засобу.
-  орієнтація на залізничні вантажні перевезення, що зробить їх більш конкурентоспроможними, зокрема, завдяки скороченню часу транзиту та підвищенню надійності та реагування залізниць на вимоги клієнтів.
-  інструментарій для підвищення продуктивності портів як найважливіших вузлів транспортної системи Європи.
-  надання можливості морському транспортуванню на короткому морі повною мірою скористатися внутрішнім ринком шляхом полегшення та спрощення адміністративних та документальних процедур, встановлення морського вантажного транспорту на рівних умовах з іншими видами транспорту.
-  зосередження уваги на коридорах, які також з'єднують транспортні ланцюги до/та з сусідніх країн та над морями;
-  просування інноваційних технологій та практик в галузі інфраструктури, транспортних засобів (таких як транспортні засоби, вагони та судна) та управління вантажем;
-  спрощення ланцюгів вантажних перевезень та пов'язані з ними адміністративні процедури.

Вплив на довкілля викидів дизельних двигунів та необхідність дотримання суворих норм викидів будуть викликом зростання ринку. Тим не менш, впровадження самохідних вантажних автомобілів та нових методів логістики пропонують нові можливості зростання ігрокам на ринку.

Ціль розвитку міжнародних автомобільних перевезень в Україні повинна реалізовуватися разом із ціллю «захисту навколишнього середовища», що й забезпечить сталий розвиток. У цьому світлі, логічним кроком є державна підтримка використання транспортних засобів (зокрема вантажівок) з нульовим рівнем викидів (zero-emission vehicles). Державна підтримка може мати форму тимчасових податкових знижок чи доступного кредитування й обов'язково вводиться задля досягнення чітко визначених (SMART) цілей з періодичним моніторингом.

Для досягнення цілі розвитку необхідно здійснити ряд заходів:

- 1) *Вдосконалити систему управління та контролю за міжнародними перевезеннями (в тому числі, системи збору, аналізу та використання статистичних даних);*
- 2) *запровадити новий підхід до ліцензування та вихід на ринок для перевізників (шляхом імплементації регламентів та директив відповідно до УА щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та ін.);*
- 3) *створити єдину комплексну систему управління дорожньо-транспортною безпекою;*
- 4) *побудувати автоматизовану антикорупційну систему розподілу та контролю використання дозволів;*
- 5) *забезпечити державну підтримку та доступне банківське кредитування/ лізинг для оновлення автопарків з метою зменшення викидів та підвищення безпеки руху;*
- 6) *удосконалити систему підготовки кваліфікованих кадрів (як застарілі програми автотранспортних ВНЗ, так і підготовку водіїв);*
- 7) *розбудувати сучасну митну та автодорожню інфраструктуру відповідно до стандартів ЄС (TIR-стоянки для відпочинку водіїв, вказівники по всій території українською та англійською і т.д), зокрема функціонування пунктів пропуску через державний кордон. Налагодження спільної роботи та передачі даних між службами (прикордонної, митної, підрозділів ДСБТ) задля швидкого перетину кордону вантажними транспортними засобами, що перевозять товари в міжнародному сполученні.*

ДОДАТКИ

ТАБЛИЦЯ 1. ДОВЖИНА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, КМ

Рік	Залізничні колії ¹		Автомобільні дороги ²		Річкові судноплавні шляхи
	Експлуатаційна довжина	у т. ч. електрофіковані ¹	Довжина	у т. ч. із твердим покриттям ²	Експлуатаційна довжина
1980	22553,0	7058,0	163243,0	133673,0	4910,0
1981	22647,0	7109,0	162775,0	136090,0	4855,0
1982	22648,0	7204,0	163284,0	138608,0	4793,0
1983	22635,0	7375,0	163560,0	141560,0	4809,0
1984	22703,0	7554,0	162466,0	143125,0	4859,0
1985	22698,0	7628,0	162335,0	145236,0	4911,0
1986	22716,0	7791,0	162709,0	147335,0	4922,0
1987	22737,0	7806,0	163208,0	149463,0	4803,0
1988	22757,0	7911,0	165275,0	151689,0	4815,0
1989	22758,6	8112,0	166767,0	154724,0	4368,5
1990	22798,5	8113,1	167804,0	157199,0	4005,0
1991	22794,6	8319,2	168979,0	159118,0	3915,5
1992	22938,1	8364,9	169964,0	160807,0	3748,0
1993	22754,5	8344,2	170518,0	161784,0	3647,0
1994	22728,8	8508,1	172315,0	162725,0	3662,0
1995	22756,4	8521,2	172257,0	163255,0	3662,0
1996	22757,2	8594,8	172565,0	163904,0	3181,5
1997	22701,5	8711,3	172378,0	164097,0	3046,0
1998	22600,1	8905,8	168545,7	162645,9	2993,0
1999	22471,7	9078,1	168674,2	162957,2	2436,2
2000	22300,7	9144,0	169490,9	163827,0	2413,5
2001	22217,7	9243,5	169629,9	164089,0	2280,5
2002	22078,0	9285,2	169678,5	164245,4	2282,0
2003	22051,0	9301,7	169738,9	164633,4	2241,0
2004	21990,2	9370,4	169447,1	164772,2	2253,2
2005	21980,4	9383,8	169322,8	164956,7	2191,2
2006	21870,4	9556,8	169104,2	165155,0	2151,7
2007	21852,2	9647,5	169421,6	165611,2	2175,7
2008	21654,7	9727,9	169501,6	165799,9	2165,8
2009	21657,5	9732,7	169494,9	165820,0	2150,2
2010	21684,2	9853,7	169496,2	165843,6	2184,7
2011	21644,4	10067,2	169636,8	166024,6	2144,7
2012	21619,4	10242,2	169693,9	166095,1	2125,7
2013	21604,9	10237,5	169648,5	166084,9	2120,7
2014 ³	20948,1	9975,5	163027,6	159463,2	1613,1
2015 ³	20954,2	9974,5	163024,2	159447,1	1562,6
2016 ³	20951,8	9926,4	163033,0	159462,1	1569,4
2017 ³	19769,9	9334,5	163118,9	159595,0	2129,4
2018 ^{3,4}	20951,8	9926,4	169652,0	165987,5	2 714,5
2019 ^{3,5}	19787,0	9319,0	169652,0	165987,5	2 714,5

1 За даними ПАТ «Укрзалізниця»

2 За даними Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор)

3 Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.
Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u

4 Дані наведено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>

5 Дані наведено на сайті МІУ <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>

ТАБЛИЦЯ 2. ОБСЯГ ПЕРЕВЕЗЕНИХ ВАНТАЖІВ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ, ТИС. Т

	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний	Усього	Частка, %		
								Залізничний	Автомобільний	Інші
1995	360225,3	20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4	2 455 815,1	14,67	73,96	11,37
1996	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2	1 864 735,2	18,37	67,28	14,35
1997	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7	1 846 970,2	18,49	67,67	13,84
1998	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9	1 675 170,1	20,00	64,55	15,45
1999	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0	1 539 621,6	21,73	62,05	16,22
2000	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9	1 529 151,9	23,37	61,40	15,23
2001	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1	1 579 137,3	23,44	61,89	14,67
2002	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6	1 557 614,7	25,20	60,82	13,98
2003	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9	1 654 492,3	26,93	58,83	14,24
2004	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0	1 731 444,0	26,70	59,34	13,96
2005	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8	1 805 119,5	24,94	62,09	12,97
2006	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7	1 872 665,7	25,56	62,33	12,11
2007	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7	1 989 757,4	25,84	63,08	11,07
2008	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0	1 971 555,7	25,29	64,24	10,47
2009	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6	1 624 858,5	24,10	65,78	10,12
2010	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6	1 765 697,6	24,52	66,16	9,32
2011	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2	1 886 628,2	24,88	66,38	8,74
2012	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8	1 853 466,8	24,68	67,96	7,35
2013	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1	1 836 677,9	24,15	68,64	7,20
2014 ⁴	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5	1 623 297,4	23,80	69,69	6,51
2015 ⁴	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5	1 474 346,5	23,74	69,22	7,04
2016 ⁴	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2	1 542 574,7	22,26	70,38	7,36
2017 ⁴	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4	1 582 010,6	21,46	70,90	7,63
2018 ⁴	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2	1 642 980,2	19,62	73,37	7,01
2019 ⁴	312938,9	2120,3	3990,2	1147049,6	92,6	112656,4	1 578 848,0	19,82	72,65	7,53

Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm

¹ За даними АТ «Укрзалізниця»

² З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. — з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями

³ З 2003р. — за даними Державної авіаційної служби України

⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

ТАБЛИЦЯ 3. ПЕРЕВЕЗЕНО ВАНТАЖІВ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹	2019 ¹
Транспорт	млн т	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6	671,2	601,0	624,5	635,9	624,8	676,0
	у %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	99,95	100,00
залізничний ²	млн т	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9
	у %	56,23	57,26	57,71	59,20	58,32	57,66	58,24	55,10	53,39	51,58	46,29
автомобільний	млн т	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9	175,6	187,1	244,2
	у %	20,12	20,95	21,97	23,16	24,22	26,58	24,51	26,73	27,61	29,95	36,12
водний	млн т	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3	6,0	6,4	6,7	5,9	5,6	6,1
	у %	1,41	1,47	1,22	1,01	0,83	0,89	1,06	1,07	0,93	0,90	0,90
трубопровідний	млн т	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9	99,7	97,2	106,7	114,8	109,4	112,7
	у %	22,22	20,31	19,10	16,61	16,62	14,85	16,17	17,09	18,05	17,51	16,67
авіаційний	млн т	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,07	0,1	0,1	0,1
	у %	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01

ТАБЛИЦЯ 4. ВАНТАЖОБІГ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹	2019 ¹
Транспорт	млн т-км	380 003,5	404 572,9	426 427,7	394 648,1	379 045,0	335 151,7	315 341,8	323 473,9	343 057,1	331 856,2	338 962,5
	у %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
залізничний ²	млн т-км	195 978,9	218 037,6	243 556,4	237 274,6	224 017,8	209 634,3	194 321,6	187 215,6	191 914,1	186 344,1	181 844,7
	у %	51,57	53,89	57,12	60,12	59,10	62,55	61,62	57,88	55,94	56,15	53,65
автомобільний	млн т-км	33 866,7	38 697,2	38 438,9	39 194,1	40 487,2	37 764,2	34 431,1	37 654,9	41 178,8	42 569,5	48 906,3
	у %	8,91	9,56	9,01	9,93	10,68	11,27	10,92	11,64	12,00	12,83	14,43
водний	млн т-км	7 927,1	9 014,5	7 365,2	5 324,8	4 615,2	5 462,3	5 434,1	3 998,6	4 257,1	3 363,0	3 387,8
	у %	2,09	2,23	1,73	1,35	1,22	1,63	1,72	1,24	1,24	1,01	1,00
трубопровідний	млн т-км	141 880,5	138 445,4	136 700,4	112 505,1	109 651,8	82 050,9	80 944,1	94 378,9	105 434,4	99 239,9	104 528,1
	у %	37,34	34,22	32,06	28,51	28,93	24,48	25,67	29,18	30,73	29,90	30,84
авіаційний	млн т-км	350,3	378,2	366,8	349,5	273,0	240,0	210,9	225,9	272,7	339,7	295,6
	у %	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,10	0,09

Джерело http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm;

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/vp/vp_u/arh_vp2018.html

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

² За оперативними даними ПАТ «Укрзалізниця»

ТАБЛИЦЯ 5. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ВИДАМИ ВАНТАЖІВ У 2009 - 2019 РР., МЛН Т ^{1,2}

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Перевезено вантажів	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9
з них відправлено	322,2	358,00	388,7	378,1	377,3	325,1	294,3	292,4	277,3	267,6	262,6
Транзит	69,0	74,5	79,7	79,4	64,5	61,9	55,7	51,7	62,2	54,7	50,3
у т.ч. за номенклатурою вантажів											
кам'яного вугілля	90,9	97,80	104	102,3	102,5	75,5	58,6	57,2	43,9	42,7	40,0
коксу	9,5	10,5	11,3	11,5	10,9	7,9	6,6	7,1	5,0	4,9	4,3
нафти і нафтопродуктів	10,8	11,8	11,2	7,4	7,1	3,1	2,7	3,3	3,8	3,5	3,3
руди залізної і марганцевої	61,8	71,8	76,1	73,1	76,5	74,7	75,3	69,2	64,9	66,5	68,3
чорних металів	26,8	29,0	31,4	29,2	30,9	26,7	23,0	25,2	20,8	20,1	19,1
брухту чорних металів	5,1	6,2	6,5	4,7	4,8	3,8	3,0	2,7	3,1	3	2,4
лісових вантажів	3,4	4,6	4,9	4,4	4,9	5,0	5,0	4,2	2,8	2,4	1,0
хімічних і мінерал. добрив	4,7	5,7	8	7,8	6,0	4,8	4,3	4,1	3,5	3,4	4,4
зерна і продуктів перемелу	19,6	12,2	14,2	22,7	22,4	25,2	28,7	31,9	35,7	32,9	39,8
цементу	6,2	6,5	6,8	6,1	6,2	5,5	5,6	5,9	5,9	5,7	5,4
будівельних матеріалів	37,1	46,1	54	53,9	53,2	49,1	41,2	35,4	41,2	35,9	29,1
інших вантажів	46,3	55,8	60,3	55,0	51,9	43,8	40,3	46,2	46,7	46,6	45,5

Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/pv_zal/pv_zal_u/

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

² За оперативними даними АТ «Укрзалізниця»

ТАБЛИЦЯ 6. МІЖНАРОДНІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗА ВИДАМИ ВАНТАЖІВ У 2016-2019 РР., ТИС. Т¹

		2016	2017	2018	2019
Всього		169 128,0	179 545,5	167 377,0	173 385,8
Кам'яне вугілля	1	19 729,4	28 646,2	27 735,9	24 993,8
Нафта і нафтопродукти	2	9 943,0	8 958,2	8 361,8	8 560,3
Руда залізна і марган.	3	46 842,6	43 910,3	42 733,6	48 511,3
Руда кольорова	4	3 380,8	3 570,2	3 794,0	3 679,0
Чорні метали	5	21 681,2	18 934,6	18 544,2	17 471,0
Кольорові метали	6	18,4	29,2	32,8	32,7
Лісні вантажі	7	2 997,0	2 009,3	1 535,1	905,4
Хім. і мінер. добрива	8	5 291,5	5 924,4	4 096,6	3 985,8
Хімікати	9	2 320,9	2 779,7	2 697,9	2 760,6
Автомобілі	10	76,8	72,2	63,7	32,3
Машини і устаткування	11	53,8	58,5	63,8	63,2
Зерно і пр-ти перемелу	12	29 390,2	31 706,3	27 753,8	35 920,2
Кокс	13	1 950,6	1 813,9	881,7	919,1
Брухт ч/металів	14	51,8	279,2	253,8	79,3
Мінбудматеріали	15	16 722,2	19 882,0	17 102,4	14 031,4
Цемент	16	254,6	682,2	935,7	1 099,1
Сіль	17	431,9	796,1	1 026,0	1 001,3
Інші	18	7 991,5	9 492,9	9 764,1	9 340,0

¹ За даними АТ «Укрзалізниця»

**ТАБЛИЦЯ 7. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ
ТРАНСПОРТОМ ЗА НОМЕНКЛАТУРОЮ¹ ВАНТАЖІВ
У 2016-2019 РР.^{2,3} статоблік ведеться лише з 2016 (ТИС. Т)**

	2016		2017		2018		2019	
	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп
Усього	123196,10	6581,92	126471,96	7055,62	134398,22	7277,22	190041,19	10108,82
продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства	15739,81	479,08	17628,50	531,76	16697,01	480,56	24366,22	511,59
зернові	11966,57	118,66	13147,91	115,76	12680,79	101,52	19115,28	82,94
кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ	2838,89	26,05	2829,03	25,27	2515,66	21,61	3704,78	24,69
кам'яне і буре вугілля	2770,94	25,96	2760,97	25,27	2450,41	20,57	3642,09	23,88
руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди	49809,54	125,17	46461,02	166,00	55559,47	106,60	72857,62	287,01
руди залізні	632,23	0,68	1574,81	1,08	1971,10	0,11	1156,71	0,45
камінь, пісок, гравій, глина, торф та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів, не віднесена до інших угруповань	48917,89	14,80	44466,79	47,11	53086,97	22,10	71236,97	199,39
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	13783,00	1013,64	15324,63	1030,81	15746,78	1183,46	22512,35	1405,96
текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри	420,16	75,12	515,29	70,62	599,24	79,35	584,36	103,65
деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	3687,75	892,61	4103,36	868,99	3951,94	885,22	6326,49	2300,48
деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів)	2755,63	612,49	2868,52	573,07	2697,51	596,20	4688,68	1740,12
кокс і продукти нафтоперероблення	4283,21	116,93	4986,89	142,30	4495,76	242,96	6592,82	395,73
кокс і коксопродукти; брикети, котуни та подібні види твердого палива	49,04	23,56	18,29	8,09	35,01	6,52	19,32	8,08
речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне	1166,94	441,68	1683,52	512,40	1687,26	464,51	1969,12	503,85
продукція мінеральна неметалева інша (скло, фарфор, цемент, готові будматеріали)	8310,93	460,69	9238,06	490,89	10230,18	514,29	15767,30	607,94
основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування	2776,60	448,86	3285,16	494,17	3551,85	478,47	3206,52	533,68

	2016		2017		2018		2019	
	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп
машини й устаткування, не віднесені до інших угруповань; офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники	1991,16	425,12	2280,14	465,01	2566,57	364,31	2955,67	571,91
транспортні засоби	387,75	197,85	396,61	184,41	435,10	192,30	722,67	165,31
меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	1484,18	464,22	1764,14	555,72	2290,94	722,38	2353,96	801,64
вторинна сировина; комунальні та інші відходи і вторинна сировина	3160,66	28,64	3318,10	28,93	3308,05	40,11	3678,94	38,27
пошта, поштові відправлення	644,23	2,81	885,94	2,66	950,91	9,58	1117,02	7,21
устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів	266,70	61,44	413,92	84,37	497,36	88,24	544,20	83,61
вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших угруповань	35,13	5,41	37,71	6,11	33,68	8,05	78,65	18,65
групові вантажі: група різних видів вантажів, що їх перевозять разом	849,69	136,44	1001,74	119,91	1036,78	107,15	1269,47	196,49
інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань	11559,77	1180,16	10318,20	1275,29	8243,68	1288,07	19433,03	1551,15

Символ (К) – дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації

1 Відповідно до Класифікації видів вантажів (КВВ)

2 Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

3 Без урахування перевезень вантажів фізичними особами-підприємцями

ТАБЛИЦЯ 8. КІЛЬКІСТЬ ЧИННИХ ЛІЦЕНЗІЙ ЗА ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПРАВО ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

№ з/п	Види господарської діяльності	Загальна кількість чинних ліцензій за видами робіт
1	Внутрішні перевезення пасажирів автобусами	13687
2	Внутрішні перевезення пасажирів на таксі	10840
3	Внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення	3802
4	Внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями	3396
5	Міжнародні перевезення пасажирів автобусами	2502
6	Міжнародні перевезення пасажирів на таксі	74
7	Міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення	147
8	Міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями	909
9	Міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів)	10400

Джерело: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

ТАБЛИЦЯ 9. КІЛЬКІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ (ЗА ТИПАМИ), ЯКІ ЗАКРІПЛЕНІ ЗА ЛІЦЕНЗІАТАМИ ЯК ЗАСОБИ ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Тип транспортного засобу	Загальна кількість транспортних засобів
Автобус	51 909
Мікроавтобус	2 426
Легковий	16 997
Інші пасажирські	1 199
Тягач	43 907
Бортовий	3 541
Фургон	3 873
Інші вантажні	7 727
Вантажо-пасажирські	131
Інші транспортні засоби	11 049
Разом	142 759

Джерело: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

ТАБЛИЦЯ 10. ПЕРЕЛІК РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ (КРІМ НЕБЕЗПЕЧНИХ)»

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
1	Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення	Верховна Рада України	Закон	1977-III	21-09-2000	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
2	Про адміністративні послуги	Верховна Рада України	Закон	5203-VI	06-09-2012	Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг	Кабінет Міністрів України	Постанова, Перелік	929	09-06-2011	п.6 Прикінцевих та перехідних положень	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
3	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом	Міністерство транспорту України	Наказ, Порядок, Форма	757	20-08-2004	частина перша статті 55

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
4	Митний кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	4495-VI	13-03-2012	Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними	Кабінет Міністрів України	Постанова, Схема, Форма типового документа, Декларація, Перелік	451	21-05-2012	Частина четверта статті 318.	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
5	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)	Організація Об'єднаних Націй	Угода, Вимоги, Протокол, Міжнародний документ		27-02-2004	
6	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року (укр/рос)	Організація Об'єднаних Націй	Конвенція, Зразок, Правила, Поправки, Записка, Свідоцтво, Міжнародний документ		14-11-1975	
7	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Правила, Перелік, Опис, Вимоги, Форма, Журнал, Класифікація	549	26-07-2013	частина сьома статті 22
8	Регулювання відсутнє					Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання	Кабінет Міністрів України	Постанова	738	09-06-2011		Порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Порядок	521	17-08-2012	п. 2-3

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
9	Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів *	Організація Об'єднаних Націй	Угода, Міжнародний документ		20-03-1958	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Порядок, Класифікація, Норми, Форма, Перелік, Сертифікат, Вимоги	521	17-08-2012	п.1.1
10	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів*	Організація Об'єднаних Націй	Угода, Міжнародний документ		20-03-1958	
11	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Порядок, Перелік, Форма типового документа	974	05-08-2008	ст. 23
12	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Лист	975	05-08-2008	абз. 8 ч. 1 ст. 34

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
13	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Інформація	226	17-04-2013	
14	Про центральні органи виконавчої влади	Верховна Рада України	Закон	3166-VI	17-03-2011	Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Положення	460	30-06-2015	Частина третя статті 3	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
15	Про приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)	Верховна Рада України	Закон	5438-VI	16-10-2012	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
16	Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (СУТР)	Верховна Рада України	Закон	2819-IV	07-09-2005	Регулювання відсутнє						Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Інструкція, Протокол, Форма типового документа	385	24-06-2010	Преамбула
17	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Положення, Форма типового документа	340	07-06-2010	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
18	Регулювання відсутнє					Про затвердження Порядку відомчої реєстрації та ведення обліку великотоннажних та інших технологічних транспортних засобів	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок, Зразок, Свідчення, Форма типового документа, Заява	8	06-01-2010		Про затвердження Порядку проведення технічного огляду великотоннажних та інших технологічних транспортних засобів	Державний комітет України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Акт, НПАОП	9	27-01-2010	Преамбула
19	Про дорожній рух	Верховна Рада України	Закон	3353-XII	30-06-1993	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку проведення державного технічного огляду великотоннажних та інших технологічних транспортних засобів	Державний комітет України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Акт, НПАОП	9	27-01-2010	Преамбула
20	Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Таджикистан про міжнародне автомобільне пасажирське і вантажне сполучення і Протоколу про застосування зазначеної Угоди	Верховна Рада України	Закон	1003-VI	18-02-2009	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
21	Про дорожній рух	Верховна Рада України	Закон	3353-XII	30-06-1993	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації	Міністерство внутрішніх справ України	Наказ, Порядок, Акт, Форма типового документа	534	13-10-2008	Преамбула

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
22	Про транспорт	Верховна Рада України	Закон	232/94-ВР	10-11-1994	Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні	Кабінет Міністрів України	Постанова, Концепція	821	04-08-1997		Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
23	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (Дозвіл на в'їзд (ввезення) та рух по Україні вантажного автотранспортного засобу в міжнародному автомобільному сполученні)	Міністерство транспорту України	Наказ, Порядок, Форма	757	20-08-2004	стаття 55
24	Про автомобільний транспорт	Верховна Рада України	Закон	2344-III	05-04-2001	Регулювання відсутнє						Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту	Міністерство транспорту України	Порядок, Форма типового документа, Зразок, Умови	757	20-08-2004	п.1 Розділу 1

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
25	Про ліцензування видів господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	222-VIII	02-03-2015	Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом	Кабінет Міністрів України	Постанова, Умови, Форма типового документа, Заява, Опис	1001	02-12-2015	Відповідно до пункту 24 частини першої статті 7 і абзацу першого частини другої статті 9	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
26	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія	Україна, Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Болгарія, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Молдова, Румунія, Республіка Таджикистан, Республіка Туреччина, Республіка Узбекистан	Угода, Міжнародний документ		08-09-1998	

ТАБЛИЦЯ 11. ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ МІЖНАРОДНИХ АКТІВ ТА АКТІВ ЄС, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Технічні умови

- Директива Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві
- Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях
- Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів
- 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
- Директива 99/62/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 1999 р. про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур

Умови безпеки

- Директива Ради № 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія
- Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом

Соціальні умови

- Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 і скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85
- Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті
- Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство, що стосується діяльності автомобільного транспорту і скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС
- Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС
- Директива № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність
- Директива № 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради № 91/439/ЄЕС та скасування Директиви Ради № 76/914/ЄЕС

Ряд міжнародних угод

- Угода ООН «Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)» від 27.02.2004 р.
- Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 02.03.2000 р.
- Конвенція ООН від 14.11.1975 «Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року» (дата набрання чинності для України — 11.10.1994)
- Закон №5438-VI від 16.10.2012 «Про приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)»
- Закон №1977-III від 21.09.2000 «Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення»
- Закон №1003-VI від 18.02.2009 «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Таджикистан про міжнародне автомобільне пасажирське і вантажне сполучення і Протоколу про застосування зазначеної Угоди»

ТАБЛИЦЯ 12. ПЕРЕЛІК ПІДЗАКОННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ (КРІМ НЕБЕЗПЕЧНИХ)» І МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННИХ

№ п/п	Регуляторний акт	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Наказ Мінтрансв'язку України №340 від 07.06.2010 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
2	Постанова Кабінет Міністрів України №1567 від 08.11.2006 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті»	За ознакою відсутності підстави для прийняття

ТАБЛИЦЯ 13. ПЕРЕЛІК НЕАКТУАЛЬНИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ (КРІМ НЕБЕЗПЕЧНИХ)»

№ п/п	Регуляторний акт	Результат оцінки за критерієм «Актуальність»	Ознака, за якою прийнято рішення
1	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
2	Наказ Мінтрансв'язку України №974 від 05.08.2008 «Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
3	Наказ Мінтрансв'язку України №340 від 07.06.2010 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
4	Постанова Кабінет Міністрів України №1001 від 02.12.2015 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству

ТАБЛИЦЯ 14. ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ «МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ (КРІМ НЕБЕЗПЕЧНИХ)»

№ 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	Захист внутрішнього ринку	Кодекс України	Митний кодекс України	4495-VI	ч. 1 ст. 5
2	Розвиток економіки України та її інтеграція до світової економіки	Кодекс України	Митний кодекс України	4495-VI	ч. 1 ст. 5
3	Якісне та безпечне функціонування автомобільного транспорту	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	ст. 5
4	Рівність суб'єктів господарювання	Закон	Про автомобільний транспорт	2344-III	стаття 5
5	Дотримання вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень	Наказ	Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом	757	Пункт 3.8 оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку
6	Захист прав, законних інтересів, життя і здоров'я людини, навколишнього природного середовища, захисту обмежених ресурсів держави та забезпечення безпеки держави	Закон	Про ліцензування видів господарської діяльності	222-VIII	
7	Розвиток й поліпшення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів	Закон	Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Таджикистан про міжнародне автомобільне пасажирське і вантажне сполучення і Протоколу про застосування зазначеної Угоди	1003-VI	
		Угода	Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)		Преамбула Угоди
		Закон	Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення	1977-III	
		Конвенція	Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року (укр/рос)		

№ 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
8	Підвищення безпеки дорожнього руху	Угода	Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)		Преамбула Угоди
9	Спрощення і гармонізація адміністративних, зокрема прикордонних, формальностей в галузі міжнародних перевезень	Конвенція	Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року (укр/рос)		Преамбула Конвенції

ТАБЛИЦЯ 15. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ОБМЕЖЕННЯ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОЗВОЛАМИ, ЯКІ МАЮТЬ ОБМЕЖЕНІ РІЧНІ КВОТИ, НА ПОЇЗДКУ ТЕРИТОРІЄЮ ОКРЕМИХ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ДЕЯКИХ КАТЕГОРІЙ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Ні	1.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	0.30
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	н/з	
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	н/з	
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
Сума балів ризиків корупції		8.6	Високий корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		4	Регулювання недружне для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 16. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ДОЗВІЛ НА ПОЇЗДКУ ТЕРИТОРІЄЮ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Ні	1.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Ні	1.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	0.30
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.30
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	-0.30
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	н/з	
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
Сума балів ризиків корупції		9.3	Високий корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		7.3	Регулювання недружне для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 17. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ДОЗВІЛЬНІ ДОКУМЕНТИ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ МІНІСТРІВ ТРАНСПОРТУ ТА ІНШИХ ДОЗВОЛІВ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ МІЖНАРОДНИМИ ДОГОВОРАМИ УКРАЇНИ», ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	0.30
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.30
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	-0.30
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	н/з	
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
Сума балів ризиків корупції		6.7	Високий корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		7.3	Регулювання недружне для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 18. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ДОПУСК ДО ДІЯЛЬНОСТІ ЩОДО ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ АБО ВАНТАЖІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	н/з	
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
Сума балів ризиків корупції		3.4	Низький корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		4	Регулювання недружнє для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 19. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ПЕРЕВІРКА КОНСТРУКЦІЇ ТА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.30
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	-0.30
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	н/з	
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
Сума балів ризиків корупції		6.1	Високий корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		3.3	Регулювання дружнє для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 20. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «МІЖНАРОДНИЙ СЕРТИФІКАТ ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ КОЛІСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливості займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.30
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	Ні	-0.30
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	н/з	
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
Сума балів ризиків корупції		6.1	Високий корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		3.3	Регулювання дружнє для бізнесу

ТАБЛИЦЯ 21. РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТУ (ЗАСОБУ) РЕГУЛЮВАННЯ «ЛІЦЕНЗІЯ НА МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ВАНТАЖНИМИ АВТОМОБІЛЯМИ (КРІМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ТА НЕБЕЗПЕЧНИХ ВІДХОДІВ)» ТА ЙОГО ПРОЦЕДУРИ

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
Аналіз реалізації на предмет недружності для бізнесу			
1	1. Чи є інструмент (засіб) регулювання безумовним істотним обмеженням для бізнесу (заборонаю займатися певною діяльністю)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
2	1.1. Чи існують винятки з встановлених безумовних істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
3	1.2. Чи встановлений виключний перелік винятків з істотних обмежень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
4	2. Чи є інструмент (засіб) регулювання умовним істотним обмеженням для ведення бізнесу (можливість займатися діяльністю тільки за умови виконання низки вимог)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
5	2.1. Чи зазначений виключний перелік умов, виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
6	2.2. Чи достатньо чітко сформульовані умови (чи не допускають подвійного тлумачення), виконання яких необхідне для отримання можливості для ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал недружності до бізнесу.)	Так	0.00
Аналіз процедури на предмет недружності для бізнесу			
7	1. Чи передбачено щодо ринку необхідність / обов'язок бізнесу надавати державі (регулятору / інспектору) додаткову інформацію (крім стандартної податкової звітності)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
8	2. Чи передбачено щодо ринку можливість прийняття регулятором рішень, які можуть істотно вплинути на умови ведення бізнесу? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
9	3. Чи передбачено щодо процедури необхідність оплати на користь держави обов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Так	1.00
10	4. Чи передбачено щодо ринку необхідність оплати на користь держави необов'язкових платежів (крім податків, прямо передбачених Податковим кодексом), відсутність оплати яких може ускладнити ведення бізнесу (окремого бізнес-процесу)? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал недружності до бізнесу.)	Ні	0.00
Аналіз процедури на предмет ризиків корупції			
11	1. Чи має право особа, уповноважена на виконання функцій держави (делегованих функцій), відмовити бізнесу через невідповідність суб'єкту вимогам процедури? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
12	1.1. Чи чітко визначені вимоги до суб'єкта звернення? Чи не допускають вони можливості подвійного трактування? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30

№ п/п	Питання	Відповідь	Бал
13	1.2. Чи є вимоги до суб'єкта вичерпними? Чи заборонено службовцю вимагати від заявника будь-який інший документ / інформацію, крім тих, що прямо перераховані в регуляторних актах, що описують процедуру? (Якщо відповідь - 'Так', то -0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0,3 бал ризиків корупції.)	Так	-0.30
Взаємодія з органами влади та уповноваженими особами			
14	2. Чи встановлює процедура обов'язкову взаємодію бізнесу з органами влади? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Так	1.00
15	3. Чи встановлюється/передбачається обов'язок чи вимушеність бізнесу взаємодіяти з будь-яким іншим органом влади або іншим суб'єктом, крім того, до якого подаються документи? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
16	3.1. Чи передбачено процедурою необхідність / обов'язок для бізнесу вдаватися до послуг третіх осіб (крім органів влади) для успішної взаємодії з державою? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал недружності до бізнесу. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал недружності до бізнесу.)	н/з	
17	3.2. Чи передбачає процедура одноосібне прийняття рішення щодо бізнесу особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0,3 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то -0,3 бал ризиків корупції.)	н/з	
18	4. Чи передбачено для процедури вичерпний список варіантів для прийняття рішення особою, що виконує функції держави (делеговані функції)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
19	5. Чи чітко визначений термін для прийняття рішення особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
Порядок оскарження			
20	6. Чи передбачено вичерпний перелік підстав (умов) для відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
21	7. Чи передбачений позасудовий адміністративний порядок оскарження? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
22	8. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі відмови? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
23	8.1. Чи встановлено обов'язок особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій), обґрунтовувати прийняте рішення письмово у разі позитивного рішення? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
24	9. Чи є публікація рішень обов'язковою для особи, уповноваженої на виконання функцій держави (делегованих функцій)? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Ні	1.00
25	10. Чи існує публічна база даних прийнятих рішень? (Якщо відповідь - 'Так', то 0.00 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 1 бал ризиків корупції.)	Так	0.00
26	11. Чи встановлюється/передбачається обов'язок бізнесу взаємодіяти з органом влади (особою, уповноваженою на виконання функцій держави (делегованих функцій)) більше, ніж два рази? (Якщо відповідь - 'Так', то 1 бал ризиків корупції. Якщо відповідь - 'Ні', то 0.00 бал ризиків корупції.)	Ні	0.00
Сума балів ризиків корупції		3.4	Низький корупційний ризик
Сума балів недружності до бізнесу		4	Регулювання недружне для бізнесу

