

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію
експериментального проекту щодо функціонування Системи GPS
моніторингу визначених транспортних засобів»

I. Визначення проблеми

На сьогодні контроль за дотриманням автомобільними перевізниками умов перевезень на міжобласних та міжнародних маршрутах здійснюється переважно шляхом проведення заходів державного контролю, зокрема рейдових перевірок (перевірок на дорозі) Укртрансбезпекою.

Згідно з даними Укртрансбезпеки, такий підхід є надзвичайно ресурсозатратним для держави:

1) витрати на оплату праці працівників, залучених до перевірок, у 2024 році склали 128 952 815,76 грн, а у 2025 році - 119 210 058,79 грн;

2) витрати на паливе для автомобілів Укртрансбезпеки склали понад 10 млн грн щорічно (у 2024 році використано 202 924 літрів, у 2025 – 199 913 літрів);

3) витрати на формений одяг склали у 2025 році понад 2,5 млн грн;

Так, за результатами контрольних заходів у 2025 році було складено близько 45 тис. актів рейдової перевірки та накладено близько 79 тис. штрафів на загальну суму близько 550 млн грн.

Попри значні витрати держави, чинна система не забезпечує безперервного контролю в режимі реального часу, що призводить до відхилень від маршрутів, порушень графіків руху та зниження рівня безпеки й комфорту пасажирів. Також відсутній єдиний механізм відкритого доступу пасажирів до інформації про рух автобусів.

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

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинних регуляторних актів, оскільки ними порушені питання не врегульовані.

II. Цілі державного регулювання



Основними цілями державного регулювання є:

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

1. Запровадження автоматизованого дистанційного контролю за роботою перевізників у режимі наближеному до реального часу.

2. Підвищення безпеки перевезень через моніторинг швидкісних режимів та дотримання схем руху.

3. Оптимізація державних витрат на проведення рейдових (перевірок на дорозі) перевірок шляхом переходу до диспетчерського контролю на основі GPS-даних.

4. Забезпечення прозорості - надання пасажиром відкритого доступу до даних про рух автобусів та прогнозний час прибуття.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Не забезпечує цілей. Зберігаються високі витрати бюджету на пальне та відрядження (понад 130 млн грн/рік). Відсутній онлайн-моніторинг.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	Оптимальний варіант. Дозволяє автоматично фіксувати порушення (відхилення від схеми, графіка) без зупинки ТЗ. Зменшує корупційні ризики та витрати на фізичний контроль.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Відсутні	Високі щорічні витрати бюджету на організацію перевірок: оплата праці залучених працівників — 119,2–128,9 млн грн; витрати на пальне — близько 10 млн грн (понад 200 тис. літрів); витрати на відрядження інспекторів — 3,3–3,8 млн грн. Високе



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

		адміністративне навантаження: обробка до 48 471 актів та 79 000 штрафів щорічно.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	Оптимізація державних видатків за рахунок впровадження дистанційного диспетчерського контролю. Автоматизація контролю: фіксація GPS-даних, що дозволяє миттєво виявляти відхилення від маршруту чи графіка. Цифровізація: розвиток Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на транспорті та забезпечення API-взаємодії між системами. Прозорість: надання пасажирам відкритого доступу до даних про рух ТЗ.	Додаткові бюджетні витрати відсутні. Реалізація проєкту здійснюється за рахунок міжнародної технічної допомоги. Запровадження Системи не потребує створення нових державних органів або структурних підрозділів.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Відсутні.	Відсутні.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	Відкритість даних: громадяни отримують відкритий доступ до інформації про рух	Відсутні



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

	автобусів на міжобласних та міжнародних маршрутах. Прогнозованість поїздок: можливість бачити графіки руху та прогнозний час прибуття/відправлення в режимі реального часу. Підвищення безпеки: автоматизований контроль за швидкісним режимом та дотриманням водіями схем руху. Якість послуг: зменшення випадків ігнорування перевізниками зупинок або порушення графіків через постійний диспетчерський контроль.	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Оцінюється вплив на автомобільних перевізників на міжнародних та міжобласних маршрутах.

Автомобільні перевізники на міжнародних регулярних перевезеннях

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	51	245	0	298
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,6%	17,2	82,2	0	100 %

Автомобільні перевізники на внутрішніх регулярних міжобласних перевезеннях

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
----------	--------	---------	------	-------	-------



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	7	81	178	478	744
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,9	10,9	24	64,2	100 %

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Відсутні	Значні фінансові втрати через штрафні санкції: за даними Укртрансбезпеки, у 2024 році на перевізників було накладено 63 751 штраф на суму 546,8 млн грн, а у 2025 році — близько 79 000 штрафів на суму понад 550 млн грн.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	1. Прозорість та цифровізація: перевізники отримують доступ до особистих кабінетів, де можуть бачити історію руху власних ТЗ, отримувати повідомлення про події та подавати пояснення. Об'єктивність: перехід до дистанційного контролю зменшує суб'єктивний вплив інспектора під час зупинки на дорозі. 3. Захист від помилок: система враховує вплив засобів РЕБ та технічні несправності, що не вважаються порушенням за умови автоматичного відновлення даних.	Витрати суб'єктів господарювання в середньому 3 700 грн з розрахунку: закупівля та монтаж одного GPS-трекера на 1 автобус. Оскільки в середньому в одного перевізника 4 автобуса, отже загальні витрати складатимуть орієнтовно 14 800 грн на одного перевізника.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1.	Витрати відсутні



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	10 млн грн необхідні для запровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт та 24 млн грн для подальшого розгортання Системи. Кошти на Систему будуть отримані за рахунок міжнародної технічної допомоги. Загальні витрати складатимуть орієнтовно 14 800 грн на одного перевізника, що включатиме закупівлю та монтаж GPS-трекерів.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	1	Не забезпечує досягнення цілей державного регулювання. Призведе до збереження високих витрат бюджету (понад 130 млн грн щорічно на оплату праці та пального) та складних процедур фізичного контролю, які не забезпечують онлайн-моніторинг. Зберігаються високі фінансові ризики для бізнесу через суб'єктивність перевірок, що у 2025 році призвели до штрафів на суму близько 550 млн грн.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	4	Забезпечує в повній мірі досягнення цілей державного регулювання. Надає можливість Укртрансбезпеці здійснювати автоматизований дистанційний контроль. Сприяє прозорості, надаючи пасажиром доступ до даних про рух автобусів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Для держави: Відсутні Для громадян: Відсутні. Для суб'єктів господарювання : Відсутні.	Для держави: щорічні видатки понад 128,9 млн грн на оплату праці інспекторів та понад 10 млн грн на пальне. Для громадян: низький рівень безпеки через відсутність онлайн-контролю. Для бізнесу: високі втрати від штрафів (понад 546,8 млн грн/рік).	Альтернатива посідає останнє місце, оскільки не відповідає сучасним вимогам безпеки та цифровізації, зберігаючи надмірне фінансове навантаження як на державний бюджет, так і на бізнес.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	Для держави: перехід до дистанційного диспетчерського контролю та оптимізація видатків Для громадян: відкритий доступ до даних про рух автобусів та прогностичний час прибуття. Для бізнесу: прозорість перевірок через особисті кабінети	Для держави: додаткові витрати відсутні (фінансування за рахунок техдопомоги). Для громадян: відсутні. Для бізнесу: в середньому 14 800 грн з одного суб'єкта господарювання.	Дана альтернатива є найбільш оптимальною, оскільки повністю забезпечує виконання цілей щодо підвищення безпеки та цифровізації без залучення додаткових бюджетних коштів.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на
---------	---	-------------------------------------



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

		дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання (контроль лише через рейдові перевірки).	Переваги відсутні.	Високий ризик: Подальше зростання витрат на утримання інспекторського складу та обслуговування автопарку за умов обмеженого бюджетного фінансування. Збереження корупційних ризиків при фізичному контакті інспектора та перевізника.
Альтернатива 2. Впровадження Системи GPS моніторингу через експериментальний проєкт.	Переваги: Це єдиний спосіб впровадити автоматизований збір даних для контролю маршрутів та графіків руху. Це дозволяє здійснювати диспетчерський контроль без зупинки ТЗ на дорозі. Реалізація проєкту передбачена за рахунок міжнародної технічної допомоги та наявних видатків, що не потребує додаткових коштів з бюджету. Громадяни отримують відкритий доступ до даних про рух автобусів через API.	Помірний ризик: Вплив засобів радіоелектронної боротьби (РЕБ) та втрата GSM-зв'язку. Однак проєкт передбачає механізм захисту перевізників у таких випадках: дані накопичуються у пам'яті трекера та передаються після відновлення зв'язку. Також передбачено захист від санкцій, якщо втрата сигналу технічно обґрунтована.

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

Механізмом є прийняття Постанови КМУ про реалізацію експериментального проєкту строком на 2 роки. Заходи повинні включати:

1) встановлення на автобуси GPS-трекерів та їх підключення до Системи через API;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

- 2) здійснення диспетчерського контролю Укртрансбезпекою на основі GPS-даних;
- 3) використання даних Системи як підстави для застосування заходів впливу (анулювання дозволів).

Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщення на Урядовому порталі.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

- 1) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);
- 2) переглянути внутрішні операційні та управлінські процеси для забезпечення виконання вимог регулювання.

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

Фінансування здійснюється за рахунок міжнародної технічної допомоги.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Перевізники зобов'язані забезпечити наявність працюючих GPS-трекерів (якщо це передбачено умовами конкурсу або дозволу) та надавати доступ до даних.

Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання (Додаток 1 (Тест малого підприємництва), а також витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2), додаються.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта встановлюється на період реалізації експериментального проекту - два роки з дня набрання чинності постановою. За результатами проекту буде подано звіт та пропозиції щодо змін до законодавства.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Кількість транспортних засобів, підключених до Системи - понад 3700.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026

2. Кількість зафіксованих інцидентів (відхилення від маршруту, графіка) - буде визначено після впровадження системи.

3 Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу буде оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства розвитку громад та територій України у розділі «Діяльність» – «Регуляторна діяльність».

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

Метод проведення відстеження результативності - статистичний.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності: статистичні.

Відстеження результативності дії проекту регуляторного акта здійснюватиметься Мінрозвитку з використанням статистичних даних від Укртрансбезпеки на основі аналізу показників результативності.

Базове відстеження результативності буде здійснюватися після набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта (термін здійснення базового відстеження II квартал 2027 року).

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік після проведення базового відстеження (у II кварталі 2028 року).

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Встановлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження результативності цього акта.

У разі надходження пропозицій і зауважень щодо вирішення не врегульованих або проблемних питань розглядатиметься необхідність внесення відповідних змін.

Віцепрем'єр-міністр України –
Міністр розвитку громад та територій України

Олексій КУЛЕБА

«___» _____ 2026 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



4802/40/14-26 від 26.03.2026