

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України»

I. Визначення проблеми

Чинні норми, що регулюють використання залізничних переїздів та взаємодію з об'єктами міського електричного транспорту, були розроблені у період, коли технічні можливості тролейбусного транспорту не передбачали автономного ходу, а містобудівні рішення опиралися на жорстке розділення транспортних систем.

У сучасних умовах технічні характеристики тролейбусів суттєво змінені: значна частина рухомого складу обладнана автономними джерелами живлення, що забезпечують безпечний рух без використання контактної мережі на окремих ділянках маршруту. Це створює нові можливості для оптимізації транспортної інфраструктури, у тому числі шляхом безпечного перетину залізничних колій у місцях, де будівництво різнорівневих розв'язок може бути економічно необґрунтованим або технічно неможливим.

Внесення змін дасть можливість уникнути надмірних бюджетних витрат, пов'язаних із зведенням складних штучних споруд, і водночас забезпечити розширення мережі громадського транспорту у районах, де вона досі була обмеженою через наявність залізничної інфраструктури.

Проект наказу спрямований на удосконалення нормативно-правового регулювання взаємодії міського електричного транспорту та залізничної інфраструктури, а також на актуалізацію вимог з урахуванням сучасних технологічних рішень у сфері міського електричного транспорту.

Документ розроблено з метою забезпечення сталого розвитку транспортної системи територіальних громад, підвищення рівня транспортної доступності населення та підтримки державного курсу на декарбонізацію громадського транспорту.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив

Дане питання справляє вплив на:

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

Обґрунтування неможливості вирішення проблеми за допомогою ринкових механізмів

Проблема, яка виникла внаслідок застарілого нормативного регулювання, не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки вирішення проблемних питань належить виключно до компетенції органів державної влади, а учасники ринку не мають повноважень або інструментів для самостійного вирішення таких питань без внесення змін до законодавчих актів.

Таким чином, для розв'язання зазначених проблем необхідне державне регулювання у формі прийняття змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854 та наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 січня 2007 року № 54, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 лютого 2007 року за № 162/13429.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є:

- осучаснення діючих наказів;
- впровадження ефективних рішень щодо врегулювання питань проїзду через залізничні переїзди;
- організація належного тролейбусного та автобусного руху;
- забезпечення взаємодії органів державної влади, органів місцевого самоврядування, балансоутримувачів залізничних переїздів, підприємств міського електричного транспорту, у тому числі і суб'єктів господарювання, які забезпечують автобусним сполученням населені пункти в частині забезпечення безпечного проїзду залізничних переїздів.

Прийняття зазначених змін дозволить якісно використовувати рухомий склад тролейбусів із автономним ходом, що додається :

№ з/п	Найменування підприємства	Кількість тролейбусів з автономним ходом	У тому числі з аварійним (автономним ходом до 1 км)	Регуляторне значення показника
1	КП "Київпаstrans"	58	58	Наявність такого рухомого складу підтверджує потребу у нормативному врегулюванні умов його використання під час організації руху через залізничні переїзди.
2	КП "Чернігівське ТУ"	49	45	Значна кількість тролейбусів з автономним ходом створює практичну потребу у встановленні зрозумілих вимог до організації безпечного руху через залізничні переїзди.
3	ЛКП "Львівелектротранс"	11		Наявність тролейбусів з автономним ходом може бути врахована під час планування розвитку або оптимізації маршрутної мережі.
4	Івано-Франківський "ЕАТ"	9		Показник підтверджує, що проблема має значення не лише для великих міст, а й для інших територіальних громад.
5	Хм.КП "Електротранс" м. Хмельницький	42	34	Наявність значної кількості такого рухомого складу потребує оновлення правил його використання в умовах перетину залізничної інфраструктури.
6	КП "Луцьке підприємство електротранспорту"	31	29	Підприємство потенційно може використовувати автономний хід для підвищення гнучкості маршрутної мережі за умови нормативного врегулювання відповідних питань.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

7	КП "Вінницька транспортна компанія"	52		Показник свідчить про наявність технічного потенціалу для використання тролейбусів з автономним ходом при плануванні транспортного сполучення.
8	КП "Рівне-електроавтотранс"	23		Наявність такого рухомого складу потребує єдиного підходу до організації руху через залізничні переїзди.
9	КП "Чернівецьке ТУ"	26		Підприємство може бути заінтересоване в удосконаленні правил організації тролейбусного руху з урахуванням автономного ходу.
10	КП "Електротранс" КМР м. Кропивницький	21		Наявність тролейбусів з автономним ходом підтверджує актуальність проблеми для різних систем міського електричного транспорту.
11	КП "Кременчуцьке ТУ"	56		Значна кількість тролейбусів з автономним ходом може бути використана ефективніше за умови встановлення чітких правил організації руху.
12	КП СМР "Електроавтотр" м. Суми	27	8	Показник свідчить про потребу в урахуванні різних технічних характеристик автономного ходу під час встановлення вимог до організації руху.
13	КП "Полтаваелектро-автотранс"	31	31	Наявність рухомого складу з аварійним автономним ходом потребує чіткого розмежування умов його використання та вимог безпеки.
14	КП "Салтівське трам.депо" м. Харків	50		Показник підтверджує значний масштаб наявного рухомого складу, який може бути охоплений оновленим регулюванням.
15	КП "Краматорське трамвайно-тролейбусне управління" (передача в Харків)	9		Наявність такого рухомого складу підтверджує потребу в єдиних правилах його використання незалежно від конкретного підприємства.
16	КП "Тролейбусне депо №2" м.Харків	56	56	Значна кількість тролейбусів з аварійним автономним ходом потребує належного нормативного визначення умов безпечного використання.
17	КП "Тролейбусне депо №3" м.Харків	27	27	Показник свідчить про практичну потребу у врегулюванні питань організації руху тролейбусів з автономним ходом.
18	КП "Дніпровський електротранспорт"	48	33	Наявність значної кількості такого рухомого складу створює передумови для оптимізації маршрутної мережі за умови встановлення чітких правил.
19	ЗКП МЕТ "Запоріжелектро-транс"	5		Показник підтверджує, що оновлене регулювання матиме значення також для підприємств із меншою кількістю відповідного рухомого складу.
20	КП "Міський тролейбус" м.Кривий Ріг	14		Наявність тролейбусів з автономним ходом може бути врахована при розвитку маршрутної мережі та забезпеченні транспортної доступності.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

21	КП ММР "Миколаївелектро-транс"	81	40	Значна кількість тролейбусів з автономним ходом підтверджує необхідність нормативного врегулювання для ефективного використання рухомого складу.
22	КП "Одесміськ-електротранс"	51	47	Показник свідчить про масштабну потребу у встановленні безпечного та зрозумілого механізму використання автономного ходу.
23	КП "Херсонський комунальний транспортний сервіс"	4		Навіть за невеликої кількості такого рухомого складу оновлене регулювання створює однакові правила для всіх систем міського електричного транспорту.
	Всього:	781	408	Сукупна кількість тролейбусів з автономним ходом підтверджує, що проблема має системний характер і стосується не окремого підприємства чи міста, а значної частини систем міського електричного транспорту України.

Прийняття зазначених змін в проєкті регуляторного акта дозволить в 20 системах міського електричного транспорту ефективніше використовувати рухомий склад від 408 до 781 тролейбусів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Збереження чинного нормативного регулювання означатиме, що питання організації руху тролейбусів, у тому числі тролейбусів з автономним ходом, а також автобусів через залізничні переїзди й надалі регулюватиметься нормами, які були сформовані без урахування сучасного технічного розвитку міського електричного транспорту та актуальних потреб територіальних громад у розвитку маршрутної мережі громадського транспорту. Чинне регулювання фактично не враховує можливості використання тролейбусів з автономним ходом для безпечного перетину окремих ділянок залізничної інфраструктури без використання контактної мережі. Унаслідок цього органи місцевого самоврядування та підприємства міського електричного транспорту обмежені у можливості відкривати нові або оптимізувати існуючі тролейбусні маршрути, що проходять через залізничні переїзди, навіть за наявності відповідного рухомого складу, технічної можливості та потреби населення у такому транспортному сполученні. Також зберігається правова невизначеність щодо порядку погодження організації руху пасажирського транспорту через залізничні переїзди з балансоутримувачами залізничної інфраструктури, визначення технічних та безпекових умов такого руху, а також облаштування переїздів відповідними засобами сигналізації та організації дорожнього руху. Таким чином, зазначена альтернатива не забезпечує досягнення цілей державного регулювання, не усуває існуючої правової невизначеності, не створює умов для ефективного використання тролейбусів з автономним



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

	ходом та не сприяє розвитку доступного, безпечного і сталого громадського транспорту.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта передбачає внесення змін до чинних відомчих нормативно-правових актів з метою удосконалення регулювання питань організації руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди, а також встановлення зрозумілого, передбачуваного і безпечного механізму взаємодії між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, балансоутримувачами залізничних переїздів, підприємствами міського електричного транспорту та автомобільними перевізниками. Запропонована альтернатива дозволить нормативно врегулювати можливість організації руху тролейбусів через залізничні переїзди в одному рівні з урахуванням сучасних технічних характеристик тролейбусів, зокрема наявності автономного ходу, а також за умови дотримання встановлених вимог безпеки руху, електробезпеки, погодження проєктних рішень та належного облаштування залізничних переїздів. Реалізація цієї альтернативи створить правові передумови для більш ефективного використання наявного рухомого складу тролейбусів з автономним ходом, оптимізації діючих маршрутів міського електричного транспорту, відкриття нових маршрутів у районах, які раніше були обмежені через наявність залізничної інфраструктури, а також покращення транспортної доступності для населення. Зазначена альтернатива є найбільш доцільною, оскільки саме прийняття регуляторного акта дозволяє усунути прогалини чинного нормативного регулювання, встановити єдині правила організації безпечного руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди, забезпечити баланс інтересів держави, територіальних громад, суб'єктів господарювання та громадян, а також досягти визначених цілей державного регулювання.

Інші способи досягнення визначених цілей, які не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки порушене питання належить до сфери нормативно-правового регулювання та не може бути вирішене виключно організаційними, договірними або ринковими механізмами. Зокрема, органи місцевого самоврядування, підприємства міського електричного транспорту, автомобільні перевізники та балансоутримувачі залізничної інфраструктури не можуть самостійно встановити новий порядок організації руху через залізничні переїзди, змінити обов'язкові технічні та безпекові вимоги або усунути правову невизначеність без внесення відповідних змін до чинних нормативно-правових актів. Отже, єдиним дієвим способом розв'язання визначеної проблеми є прийняття проєкту регуляторного акта.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Вигоди для держави відсутні, оскільки чинне регулювання не забезпечує належного нормативного механізму організації безпечного руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди. Збереження	Зберігатиметься правова невизначеність щодо організації руху пасажирського транспорту через залізничні переїзди. Це може призводити до неефективного використання наявного рухомого складу, ускладнення розвитку



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

	чинного стану не сприятиме розвитку сталої міської мобільності, ефективному використанню тролейбусів з автономним ходом та підвищенню транспортної доступності населення.	маршрутної мережі, збереження транспортної ізоляваності окремих районів та потреби у пошуку більш витратних інфраструктурних рішень. Також зберігатимуться ризики для належної організації безпеки дорожнього руху на маршрутах, що перетинають залізничну інфраструктуру.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Держава отримає оновлений нормативний механізм організації безпечного руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди. Прийняття акта сприятиме узгодженню чинного регулювання з сучасними технічними можливостями міського електричного транспорту, більш ефективному використанню рухомого складу з автономним ходом, розвитку маршрутної мережі громадського транспорту, підвищенню безпеки руху та транспортної доступності населення.	Додаткові витрати з державного бюджету не передбачаються. Реалізація регуляторного акта здійснюватиметься в межах повноважень відповідних органів державної влади, органів місцевого самоврядування та інших учасників правовідносин. Організаційні заходи, пов'язані з оприлюдненням, роз'ясненням та застосуванням акта, здійснюватимуться у межах наявних ресурсів.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Вигоди для громадян відсутні, оскільки чинне регулювання не створює додаткових можливостей для розвитку маршрутної мережі громадського транспорту та покращення транспортної доступності районів, сполучення з якими може бути обмежене наявністю залізничної інфраструктури.	Для громадян зберігатимуться непрямі витрати, пов'язані з недостатньою транспортною доступністю, збільшенням часу поїздок, необхідністю використання менш зручних маршрутів або додаткових пересадок. Також залишатиметься ризик відсутності належного нормативного механізму організації безпечного руху автобусів і тролейбусів через залізничні переїзди.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта створить умови для покращення доступності громадського транспорту, відкриття або оптимізації автобусних і тролейбусних маршрутів,	Прямі витрати для громадян не передбачаються. Виконання вимог регуляторного акта не покладає на громадян обов'язку здійснювати додаткові платежі, отримувати



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

	зменшення транспортної ізоляваності окремих районів населених пунктів, скорочення часу поїздок та підвищення якості транспортного обслуговування. Також очікується підвищення рівня безпеки пасажирів завдяки встановленню чіткіших вимог до організації руху через залізничні переїзди.	дозволи або вчиняти інші дії, пов'язані з реалізацією акта.
--	--	---

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (одиниць)	-	-	-	15952	15952*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	-	100%	100%

* аналітична оцінка Державної служби України з безпеки на транспорті

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Вигоди для суб'єктів господарювання не передбачаються. Збереження чинного регулювання не усуває правової невизначеності щодо порядку організації та погодження руху автобусів і тролейбусів через залізничні переїзди, а також не створює додаткових можливостей для відкриття нових маршрутів або оптимізації існуючих схем руху.	Зберігатимуться непрямі витрати суб'єктів господарювання, пов'язані з ускладненням погодження маршрутів, неможливістю або затримкою відкриття нових маршрутів, обмеженням кількості рейсів, неефективним використанням рухомого складу та втратою потенційних доходів від надання послуг пасажирських перевезень. Також залишатиметься невизначеність щодо технічних і безпекових умов організації руху через залізничні переїзди.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта дозволить врегулювати порядок організації пасажирських маршрутів, що проходять через залізничні переїзди, зменшити правову невизначеність для перевізників та підприємств міського електричного транспорту, створити умови для відкриття нових або оптимізації існуючих маршрутів, збільшення кількості	Сукупні витрати суб'єктів мікропідприємництва, пов'язані з виконанням вимог регуляторного акта, становлять 414752 грн відповідно до розрахунку, наведеного у М-Тесті. Такі витрати мають організаційний характер і пов'язані насамперед з ознайомленням із новими вимогами та їх урахуванням під час організації маршрутів. При цьому



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

11990/40/14-26 від 13.07.2026

	рейсів та більш ефективного використання рухомого складу. Очікуваним результатом є розширення сфери діяльності суб'єктів господарювання, підвищення стабільності надання послуг пасажирських перевезень та можливість отримання додаткових доходів за рахунок розвитку маршрутної мережі.	очікувані вигоди від усунення правової невизначеності, можливості відкриття або зміни маршрутів та збільшення обсягів перевезень переважають зазначені витрати.
--	---	---

2. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва не здійснювалася у зв'язку з тим, що всі суб'єкти господарювання, на яких буде справляти вплив проєкт акта, є суб'єктами мікропідприємництва.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

За результатами аналізу альтернативних способів досягнення цілей державного регулювання, найбільш оптимальним є альтернативний варіант № 2, а саме прийняття регуляторного акта, який комплексно врегулює питання організації пасажирських перевезень тролейбусами і автобусами через залізничні переїзди.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири-бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті, оскільки чинні нормативні положення не враховують сучасні технічні можливості тролейбусів з автономним ходом, не встановлюють достатньо чіткого механізму організації руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди і не усувають правової невизначеності для органів місцевого самоврядування, балансоутримувачів залізничної інфраструктури та перевізників. Проблема продовжить існувати в повному обсязі.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	4	Цілі державного регулювання будуть досягнуті повною мірою, оскільки прийняття регуляторного акта дозволить осучаснити чинне регулювання, встановити зрозумілі правила організації руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди, створити умови для ефективного використання тролейбусів з автономним ходом, підвищити рівень безпеки руху та сприяти розвитку маршрутної мережі громадського транспорту.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Вигоди для держави, громадян та суб'єктів господарювання відсутні. Наявний стан справ залишиться незмінним: чинне регулювання й надалі не враховуватиме сучасні технічні можливості тролейбусів з автономним ходом, не забезпечуватиме належної визначеності щодо організації руху автобусів і тролейбусів через залізничні переїзди та не створюватиме додаткових умов для розвитку маршрутної мережі громадського транспорту.	Зберігатимуться непрямі витрати для всіх учасників правовідносин. Для держави це означатиме збереження застарілого регулювання та ризик неефективного використання транспортної інфраструктури. Для громадян — можливе збереження нижчого рівня транспортної доступності, довгих поїздок та обмеженого вибору маршрутів. Для суб'єктів господарювання — ускладнення відкриття або зміни маршрутів, втрату потенційних доходів та неможливість повною мірою використовувати наявний рухомий склад.	Альтернатива не забезпечує досягнення цілей державного регулювання, не усуває правової невизначеності та не створює умов для безпечного й ефективного використання тролейбусів з автономним ходом. Тому вона має найнижчий рейтинг результативності.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Вигоди для держави полягають в осучасненні нормативного регулювання, підвищенні безпеки руху, створенні зрозумілого механізму організації пасажирських перевезень через залізничні переїзди та ефективнішому використанні наявного рухомого складу. Вигоди для громадян полягають у підвищенні доступності, безпеки,	Додаткові витрати з державного та місцевих бюджетів не передбачаються. Прямі витрати для громадян не передбачаються. Сукупні витрати суб'єктів мікропідприємництва, пов'язані з виконанням вимог регуляторного акта, становлять 414752 грн відповідно до М-Тесту. Такі витрати мають організаційний характер і є співмірними з очікуваними вигодами від усунення правової	Альтернатива має найвищий рейтинг результативності, оскільки забезпечує максимальне поєднання вигод для держави, громадян та суб'єктів господарювання, усуває визначену проблему, створює правові передумови для безпечного руху через залізничні переїзди та дозволяє ефективніше використовувати наявний рухомий склад з автономним ходом.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

	якості та зручності послуг громадського транспорту, а також у можливості відкриття або оптимізації маршрутів у районах, які мають обмежене транспортне сполучення через наявність залізничної інфраструктури. Вигоди для суб'єктів господарювання полягають у зменшенні правової невизначеності, можливості відкриття нових або зміни існуючих маршрутів, збільшенні кількості рейсів, розширенні сфери діяльності та потенційному збільшенні доходів від пасажирських перевезень.	невизначеності, відкриття або оптимізації маршрутів та збільшення обсягів перевезень.	
--	--	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін	Відмова від цієї альтернативи обумовлена тим, що вона не усуває визначену проблему, не оновлює застаріле нормативне регулювання, не створює чіткого механізму організації руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди і не дозволяє ефективно використовувати тролейбуси з автономним ходом. Збереження чинного регулювання призведе до продовження правової невизначеності для органів місцевого самоврядування, балансоутримувачів залізничної інфраструктури, підприємств міського електричного транспорту та автомобільних перевізників.	Ризики зовнішніх чинників не усуваються, а можуть посилювати негативні наслідки чинного регулювання. До таких ризиків належать дія правового режиму воєнного стану, пошкодження або зміна стану транспортної та залізничної інфраструктури, зміни законодавства у сферах транспорту, безпеки дорожнього руху, залізничної інфраструктури та місцевого самоврядування. У разі залишення регулювання без змін такі чинники можуть додатково ускладнювати організацію пасажирських перевезень.
Альтернатива 2	Перевага цієї альтернативи полягає в тому, що вона забезпечує	На дію регуляторного акта можуть впливати зовнішні чинники, зокрема



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

Прийняття регуляторного акта	досягнення цілей державного регулювання, усуває правову невизначеність, встановлює зрозумілі правила організації руху через залізничні переїзди, створює умови для ефективного використання тролейбусів з автономним ходом та сприяє розвитку доступного і безпечного громадського транспорту.	дія правового режиму воєнного стану, пошкодження транспортної або залізничної інфраструктури, зміни законодавства, а також фінансові та організаційні можливості органів місцевого самоврядування і суб'єктів господарювання. Водночас зазначені ризики не нівелюють доцільності прийняття регуляторного акта, оскільки він створює базовий нормативний механізм, необхідний для організації безпечного руху тролейбусів та автобусів через залізничні переїзди.
------------------------------	--	--

На сьогоднішній день відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття проекту регуляторного акта в запропонованій редакції (альтернатива 2).

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Проектом акта передбачається врегулювати питання проїзду тролейбусами та автобусами залізничних переїздів для оптимізації та розвитку пасажирських перевезень на регулярних маршрутах руху.

Так, для досягнення вищевказаних цілей, передбачається впровадження наступних механізмів та заходів:

1. Прийняття регуляторного акта.

Передбачається внесення змін до двох відомчих наказів.

2. Організаційно-технічні заходи.

Визначення вичерпного переліку технічних та безпекових вимог, зокрема:

- забезпечення електробезпеки та гальванічної розв'язки контактних мереж;
- використання автономного ходу тролейбусів;
- обладнання переїздів світловою або автоматичною сигналізацією;
- погодження проектних рішень з власником залізничної інфраструктури.

3. Інформаційне супроводження та підтримка.

Проведення роз'яснювальної кампанії для суб'єктів господарювання та громадян. Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Мінрозвитку.

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

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

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу). Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органу виконавчої влади (Мінрозвитку) згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився, оскільки нове регулювання не передбачає додаткових витрат для органу.

Можлива шкода у разі очікувальних наслідків дії акту не прогнозується.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

Оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (мікропідприємств) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, складає 100 відсотків, для аналізу регуляторного впливу здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта «Тест малого підприємництва» (М-Тест) та наведено в Додатку до цього Аналізу регуляторного впливу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений строк, оскільки він регулює відносини, які мають постійний характер. Зміна строку дії регуляторного акта можлива лише у випадку змін до законодавчих актів, які регулюють вказані питання.

Регуляторний акт набирає чинності через 6 місяців після його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено за такими показниками результативності:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта: передбачається, що розмір цих надходжень буде збільшеним та стабільним через те, що прийняття акта дозволить збільшити кількість маршрутів та кількість рейсів, які будуть виконуватися тролейбусами та автобусами.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта – 15952 (дані припущення).

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

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

Суб'єкти господарювання будуть поінформовані щодо положень проекту наказу, оскільки проект акта, аналіз регуляторного впливу до нього та повідомлення про оприлюднення розміщено на офіційному вебсайті Мінрозвитку (www.mindev.gov.ua) в розділі «Діяльність» – «Регуляторна діяльність».

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

1) кількість суб'єктів господарювання, які збільшили кількість своїх маршрутів та або рейсів;

2) кількість маршрутів і рейсів по яких було надано погодження балансоутримувачів залізничних переїздів;

3) кількість транспортних засобів автомобільних перевізників, а також тролейбусів, які будуть задіяні в перевезенні пасажирів на маршрутах руху;

4) кількість районів в населених пунктах та нових населених пунктів, які будуть забезпеченні автобусним та тролейбусним сполученням;

5) кількість укладених договорів на міські, приміські і міжміські маршрути, кількість виданих та припинених дозволів для обслуговування міжобласних та виданих дозволів на міжнародні автобусні маршрути загального користування.

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.



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



11990/40/14-26 від 13.07.2026

Відстеження результативності дії проєкту наказу здійснюватиметься Мінрозвитку із залученням Укртрансбезпеки, Укрзалізниці, органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, статистичним методом на основі аналізу показників результативності.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання його чинності, а саме в другому кварталі 2028 року.

Повторне відстеження дії результативності регуляторного акта буде проведено через один рік з дня набрання ним чинності, а саме в другому кварталі 2029 року.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись статистичні дані.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством розвитку громад та територій України та Державною службою України з безпеки на транспорті.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
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



11990/40/14-26 від 13.07.2026