

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень»

I. Визначення проблеми

Законом України від 03.06.2021 № 1534-ІХ «Про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (далі – Закон № 1534-ІХ) внесені зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» в частині доповнення статті 1 терміном «реєстр товарно-транспортних накладних» та статті 48 новою частиною із зазначенням, що «Порядок ведення та надання інформації з реєстру товарно-транспортних накладних визначається Кабінетом Міністрів України».

Натомість, відповідно до розпоряджень Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 № 1392-р «Про реалізацію експериментального проєкту щодо впровадження електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної» та від 16.09.2020 № 1122-р «Про реалізацію експериментального проєкту щодо впровадження електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної», а також постанови Кабінету Міністрів України від 30.05.2024 № 629 «Питання реалізації експериментального проєкту з впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень» реалізовувались експериментальні проєкти з впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі реалізовувався з використанням системи електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної.

На виконання вищевказаних розпоряджень Кабінету Міністрів України та постанови Кабінету Міністрів України, були прийняті накази Мінінфраструктури від 07.05.2020 № 301 «Про затвердження Порядку реалізації експериментального проєкту щодо впровадження електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної» та від 27.12.2024 № 1491 «Про затвердження Порядку функціонування системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна» відповідно.

Оскільки норми Закону № 1534-ІХ в частині впровадження реєстру товарно-транспортних накладних, не були реалізовані, а впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень реалізовувалось з використанням системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна, постало питання про виключення відповідних норм із Закону України «Про автомобільний транспорт» та унормування функціонування системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна.

Разом з тим, Законом України № 1534-ІХ запроваджено термін «товарно-транспортна накладна», яка складається у паперовій та/або електронній формі.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Розроблений проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень» передбачає складання товарно-транспортної накладної у паперовій формі у випадку неможливості її складання в електронній формі з обов'язковим подальшим створенням у системі електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна ідентичної за документарною інформацією та реквізитами товарно-транспортної накладної в електронній формі протягом поточної доби.

Фактичне обов'язкове впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень дозволить зробити кожен етап перевезення (завантаження, рух, розвантаження) прозорим, сприятиме усуненню «сірих» схем перевезень вантажів та збільшить податкові надходження від їх перевезень, скоротить час та витрати на оформлення товарно-транспортної накладної.

Згідно з Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363 (зарєєстровано в Міністерстві юстиції України 20.02.1998 за № 128/2568), товарно-транспортна накладна (далі – ТТН) у паперовій формі виписується вантажовідправником у трьох примірниках. Процес підписання передбачає участь усіх сторін: вантажовідправника, водія (експедитора) та вантажоодержувача. Примірники розподіляються між учасниками перевезення, а у разі внесення змін усі три примірники мають бути повторно підписані. Якщо в перевезенні бере участь більше сторін, кількість ТТН відповідно збільшується.

Мінімальні витрати на оформлення одного пакету паперової ТТН становлять приблизно 75,74 грн (вартість паперу, друку та пересилання поштою). Ці витрати однакові для суб'єктів господарювання будь-якого розміру. У разі внесення змін до ТТН витрати повторюються.

Відсутність ТТН або помилки при оформленні ТТН під час перевірок Державної податкової служби є підставою для виключення витрат на перевезення із собівартості та накладення штрафів на перевізника.

За приблизними оцінками, виходячи з обсягів річної кількості перевезених вантажів, щорічно в Україні здійснюється близько 15,7 млн рейсів (із розрахунку 109,8 млн т перевезено вантажів за 2025 рік за даними Державної служби статистики та при середньому навантаженні на автомобіль у 7 т, за експертною оцінкою) оформлюється не менш ніж 47,1 млн примірників ТТН, що призводить до загальних видатків учасників перевезень в розмірі близько 3567354000 грн.

Крім того, для забезпечення оформлення такої кількості паперових ТТН необхідно залучати орієнтовно 7000 працівників на рік (виходячи зі середніх трудовитрат 0,5 години на один примірник та 8-годинного робочого дня, з урахуванням приблизно 1000 робочих годин на працівника за рік).

З метою вирішення комплексу питань, що виникають в процесі внутрішніх вантажних перевезеннях, а саме: цифровізації процесу перевезень, запровадження прозорого механізму державного контролю над перевезеннями, автоматизації обліку товарно-матеріальних цінностей під час перевезень та



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

оптимізації взаємодії між учасниками транспортного процесу, а також зменшення вартості оформлення ТТН, Міністерством розвитку громад та територій України розроблено проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень».

Впровадження ТТН в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень передбачається з використанням системи електронного документообігу електронна ТТН.

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

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 наразі існує, не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки:

правила та норми перевезення вантажів автомобільним транспортом встановлені на рівні Закону;

учасники ринку потребують запровадження єдиного підходу до унормування використання ТТН в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень та механізму її реалізації;

вимога щодо цифровізації паперових документів та правовий статус системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна можлива також виключно на рівні Закону.

Таким чином, для розв'язання окреслених проблем необхідне саме державне регулювання у формі прийняття змін до Закону України «Про автомобільний транспорт».

Основними суб'єктами виконання вимог цього регуляторного акта є:

автомобільні перевізники, які здійснюють внутрішні вантажні перевезення;

замовники транспортних послуг;

вантажовідправники;

експедитори;

оператори платформи електронного документообігу;

у межах компетенції – Міністерство розвитку громад та територій, Державна служба з безпеки на транспорті, Міністерство енергетики, Міністерство економіки, довілля та сільського господарства України, Міністерство внутрішніх справ, Національна поліція, Державна податкова служба, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури, Державна



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

служба з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, акціонерне товариство «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки».

Регуляторним актом передбачається внести зміни до Закону, яким зокрема: увести нові терміни та визначення («вантаж», «система електронного документообігу»);

привести у відповідність визначення термінів «експедитор (транспортний експедитор)», «поштове відправлення» згідно із значеннями, наведеними в Законах України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та «Про поштовий зв'язок»;

впровадити сучасну систему електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна;

встановити на рівні Закону чіткі вимоги до реквізитів ТТН;

визначити, що порядок функціонування системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна та інші аспекти оформлення і перевезення вантажів автомобільним транспортом встановлюються Кабінетом Міністрів України.

Проблема, яка наразі існує, не може бути вирішена за допомогою чинного нормативного регулювання, оскільки в чинній редакції Закону України «Про автомобільний транспорт» не встановлена вимога щодо цифровізації паперових документів та правовий статус системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

- створення прозорого механізму державного контролю над внутрішніми вантажними перевезеннями автомобільним транспортом;
- збільшення надходжень до бюджетів різних рівнів від належного контролю та фіскалізації перевезених вантажів;
- автоматизація обліку товарно-матеріальних цінностей під час внутрішніх вантажних перевезень автомобільним транспортом;
- цифровізація обміну документами під час внутрішніх вантажних перевезень автомобільним транспортом;
- зниження операційних витрат в суб'єктів господарювання, що залучені до процесу оформлення ТТН, пов'язаних саме з документообігом і супутніми процесами, на рівні 30-50%.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечує досягнення цілей державного регулювання.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

	Залишення чинних вимог організації внутрішніх вантажних перевезень збереже складну та затратну систему оформлення ТТН, наявність «сірих» схем перевезень вантажів (недоотримання бюджетних надходжень від сплати податків) та подальше руйнування автомобільних доріг (від перевантаження транспортних засобів).
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Прийняття акта дозволить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - здійснити прозорим процес перевезення вантажів, а державі оперативно відслідковувати та контролювати такі перевезення; - позбутись «сірих» схем перевезень вантажів, що збільшить податкові надходження до бюджету; - оптимізувати документообіг учасникам вантажних перевезень, зменшити витрати на оформлення ТТН (використання електронної форми ТТН є дешевшим за використання паперової ТТН) та пришвидшити розрахунки при перевезенні вантажу; - забезпечити збереження автомобільних доріг – одним із обов'язкових реквізитів є заповнення обов'язкових реквізитів про транспортний засіб та загальної маси з вантажем; - зменшити ризики корупційних проявів під час контролю за перевезенням вантажів.

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятною і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Витрати пов'язані з репутаційними ризиками для України.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прозорість внутрішніх вантажних перевезень, усунення «сірих» схем перевезень вантажів, збільшення податкових надходжень до бюджету, мінімізація корупційних проявів, збереження автомобільним доріг, оптимізація та зменшення часу на логістику та доставлення вантажів.	Витрати, пов'язані із виконанням вимог регуляторного акта, нестимуться за рахунок благодійних фондів та інших не заборонених джерел.
---	--	--

3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Оцінюється вплив на учасників вантажних перевезень автомобільним транспортом, крім перевезення небезпечних, великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні за категоріями.

Перевізники та експедитори (КВЕД: 49.41+52.29 за даними Державної служби статистики за 2024 рік)

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	6	368	10 414	8 436	19 224
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,03%	1,91%	54,17%	43,88%	100%

Компанії вантажовідправники та вантажоодержувачі – усі компанії, які беруть участь у вантажних перевезеннях автомобільним транспортом (сільське, лісове та рибне господарство, промисловість, оптова та роздрібна торгівля)

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	483	8163	139 029	117 913	265 588
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,18%	3,07%	52,35%	44,40%	100%



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D0400000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Залишаються витрати на оформлення ТТН. Витрати всіх суб'єктів господарювання складають: Прямі витрати – 5,1 грн/шт (папір, чорнила, амортизація обладнання)*3 примірники. Витрати на поштові та кур'єрські послуги – 3*11,48 грн = 34,44 грн. Вартість трудовитрат – 26 грн (0,5 годин*мінімальну вартість години 52 грн). Всього: $(5,1*3)+(3*11,48)+26 = 75,74$ грн за пакет документів. Всього 47 100 000 ТТН * 75,74 грн = 3 567 354 000 грн в рік. За 5 років такі витрати сягають близько 17 836 770 000 грн.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Зменшення прямих витрат і витрат на поштові та кур'єрські послуги суб'єктів господарювання у перший рік регулювання на суму до 2 342 754 000 грн (49,74 грн*47,1 млн ТТН). За п'ять років прогнозується зменшення витрат на 11 713 770 000 грн. Збільшення надходжень до бюджету від компаній, що є операторами платформ електронного документообігу	Витрати суб'єктів господарювання, пов'язані із виконанням вимог регуляторного акта, спрямовуватимуться на: 1) вартість на пошук акта, ознайомлення та впровадження внутрішніх процедур: 52 грн * 5 годин = 260 грн для одного суб'єкта господарювання, що підпадає під дію регулювання. Для всіх суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (перевізники та експедитори, компанії вантажовідправники та вантажоодержувачі), ця сума складатиме $284\,812 * 260$ грн = 74 051 120 грн. 2) вартість трудовитрат на оформлення е-ТТН – 13 грн (0,25 годин * мінімальну вартість години 52 грн).



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

	<p>близько 20-30 млн грн на рік. Зменшення кількості помилок при оформленні ТТН. Зниження збитків через відсутність або помилки у ТТН при перевірках.</p>	<p>3) вартість послуг оператора електронного документообігу за оформлення 1 (однієї) ТТН в електронній формі (е-ТТН) – 3,05 грн/шт. 4) вартість реєстрації е-ТТН в системі електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна – 1 грн/шт. Разом за п. 2)-4): $13+3,05+1 = 17,05$ грн. Всього: $47\ 100\ 000$ е-ТТН * $17,05$ грн = 803 млн грн в рік. Затрати всіх суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання на імплементацію та формування е-ТТН у перший рік складатиме $74\ 051\ 120$ грн + 803 млн грн = $877\ 051\ 120$ грн. За 5 років такі витрати сягають близько $4\ 089\ 051\ 120$ грн.</p>
--	---	--

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

4 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

2 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
--	---	---



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Не забезпечує досягнення цілей державного регулювання: - наявність «сірих» схем перевезень; - корупційні ризики під час контролю за перевезенням вантажів; - вищі витрати суб'єктів господарювання на оформлення ТТН у порівнянні з оформленням е-ТТН.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Забезпечує в повній мірі досягнення цілей державного регулювання: - усунення «сірих» схем перевезень, покращення конкуренції; - підвищення надходжень податків до бюджету; - усунення корупційної складової при здійсненні контролю за перевезенням вантажів; - зменшення витрат суб'єктів господарювання на оформлення е-ТТН у порівнянні з оформленням ТТН.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Для держави: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні.	Для держави: Додаткові витрати на ремонт та утримання автомобільних доріг через неконтрольованість перевезень вантажів з перевищенням	Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та споживачів послуг.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

		вагових параметрів. Для суб'єктів господарювання: залишаються витрати на оформлення ТТН у паперовій формі.	
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Для держави: - усунення «сірих» схем перевезень; - підвищення надходжень податків до бюджету; - спрощення контролю за перевезенням вантажів. Для суб'єктів господарювання: - покращення конкуренції; - спрощення оформлення е-ТТН; - зменшення адміністративних витрат на оформлення ТТН; - усунення корупційних ризиків.	Для держави: Відсутні. Система електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна створена та функціонує за рахунок міжнародної технічної допомоги, благодійної допомоги. Для всіх суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, ця сума складатиме 74 051 120 грн. Всього 47 100 000 е-ТТН * 17,05 грн = 803 млн грн в рік. За 5 років такі витрати сягають близько 4 089 051 120 грн.	Дана альтернатива повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання.	Переваги відсутні	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Покращення бізнес клімату та конкуренції в сфері внутрішніх вантажних перевезеннях за рахунок усунення «сірих» схем перевезень та корупційної складової при здійсненні контролю за перевезенням вантажів, підвищення надходжень податків до бюджету та зменшення витрат суб'єктів господарювання на оформлення е-ТТН у порівнянні з оформленням ТТН, а також збереже автомобільні дороги в Україні.	Відсутні

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

Основним механізмом для розв'язання визначеної проблеми є внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт».

Для досягнення вищевказаних цілей, передбачається впровадження наступних механізмів та заходів:

1. Прийняття регуляторного акта.

Забезпечити інформування громадськості та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта у частині змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад та територій України; у разі потреби, надати консультації суб'єктам господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта та контроль за його виконанням.

Суб'єктам господарювання для впровадження вимог регулювання необхідно ознайомитися з вимогами регуляторного акта та дотримуватись його виконання.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно здійснити такі організаційні заходи:

Дії органів державної влади:

1) Міністерству розвитку громад та територій України розробити та затвердити підзаконні нормативно-правові акти, направлені на виконання регуляторного акта.

2) Державній службі з безпеки на транспорті забезпечити реалізацію заходів на виконання вимог Закону та прийнятих відповідно до нього підзаконних актів, за необхідності.

Дії суб'єктів господарювання: перевізники, оператори платформ електронного документообігу та інші учасники транспортного процесу внутрішніх вантажних перевезень ознайомитися з новими вимогами, що будуть запроваджені регуляторним актом та підготуватися до їх виконання.

3. Інформаційне супроводження та підтримка. Проведення роз'яснювальної кампанії для суб'єктів господарювання. Надання консультативної підтримки перевізникам у перехідний період.

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 регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністративне регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Питома вага суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 відсотків, тому здійснюється 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), а також витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), додаються.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії регуляторного акта встановлюється на необмежений строк, оскільки він регулює відносини, які мають постійний характер.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива лише у випадку зміни

законодавчих актів, які регулюють вказане питання.



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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

Регуляторний акт набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування, та вводиться в дію з 1 січня 2027 року.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта – середній.
2. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта – близько 284 812.
3. Розмір коштів і час, які витратимуться суб'єктами господарювання у перший рік регулювання – близько 260 грн і 5 годин.
4. Розмір коштів і час, які витратимуться суб'єктами господарювання у наступний рік регулювання – низький.
5. Кількість вантажних перевезень автомобільним транспортом здійснених з використанням електронної ТТН – високий.
6. Сума зниження адміністративних витрат – середній.
7. Рівень поінформованості суб'єктів виконання регуляторного акта із його основними положеннями.

Суб'єкти господарювання будуть проінформовані щодо положень регуляторного акта, оскільки проект Закону, аналіз регуляторного впливу до нього та повідомлення про оприлюднення розміщено на офіційному вебсайті Мінрозвитку (www.mindev.gov.ua) в 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 органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, Укртрансбезпеки та операторів платформ електронного документообігу, технічного адміністратора системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна (АТ «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки»).

Базове відстеження результативності буде здійснюватися після введення в дію цього регуляторного акту, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта (термін здійснення базового відстеження I квартал 2028 року).

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік після проведення базового відстеження (у I кварталі



2029 року)
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



5657/32/14-26 від 08.04.2026

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 нерегульованих або проблемних питань розглядатиметься необхідність внесення відповідних змін.

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



5657/32/14-26 від 08.04.2026