



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури надсилає для погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700».

Просимо розглянути та погодити зазначений проект акта в найкоротші строки.

- Додатки (тільки адресату):
1. Копія проекту акта на 8 арк. в 1 прим.
 2. Копія пояснювальної записки до проекту акта на 9 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 26 арк. в 1 прим.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

355817

Лідія Юсіна 351 41 91



№3880/25/14-18 від 27.11.2018

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 15887/0/19-18 від 03.12.2018



11:47



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про визнання таким,
що втратив чинність, наказу
Міністерства транспорту та зв'язку України
від 27 вересня 2010 року № 700**

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), з урахуванням рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», з метою приведення актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із актами Кабінету Міністрів України та спрощення умов провадження господарської діяльності **н а к а з у ю:**

1. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій» (зі змінами), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363.

025945

2. Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку:

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



В. ОМЕЛЯН

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»

Мета: лібералізація правил провадження господарської діяльності, зменшення втручання держави у договірні відносини між учасниками ринку пасажирських автомобільних перевезень, зменшення фінансового навантаження на пасажирів, які є користувачами послуг автостанцій, а також на перевізників, які виконують перевезення пасажирів на регулярних автобусних маршрутах загального користування з територій автостанцій, спрощення процедури відкриття і закриття автостанцій, усунення монопольного становища автостанцій.

1. Підстава розроблення акта

Наказ Міністерства інфраструктури України розроблено відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), з урахуванням рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

На сьогодні відповідно до статті 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі - Закон) відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із власниками автостанцій визначаються договором.

Предметом договору автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з власниками автостанцій є надання послуг та виконання робіт, пов'язаних з відправленням і прибуттям пасажирів.

Власники автостанцій зобов'язані укласти договір з автомобільним перевізником, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, тільки за наявності в нього договору із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування про організацію перевезення на автобусних маршрутах загального користування чи дозволу органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на обслуговування маршрутів загального користування, що пролягають через цю автостанцію.

Відправлення чи прибуття автобусів приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів загального користування здійснюється тільки з автостанцій, а в разі їх відсутності - із зупинок, передбачених розкладом руху.

Статтею 36 Закону визначено перелік послуг, які надаються пасажиром автостанціями.

У зв'язку зі змінами до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 07 лютого 2018 року № 181 (далі – Правила), в пунктах 112, 114, 116 Правил виключено положення щодо атестації автостанцій на відповідність кількості та якості послуг, що надаються пасажиром та перевізникам, в установленому Мінінфраструктури порядку.

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363 (далі – Порядок), врегульовувались питання атестації автостанцій, визначення розміру автостанційного збору, розрахунку вартості обов'язкових послуг, що надаються автостанцією перевізникові, взаємодії власника автостанції та перевізника, взаємодії власника автостанції з Укртрансбезпекою та іншими органами державного управління, закриття автостанцій, вимог до автостанцій, коефіцієнтів залежності вартості послуг для пасажирів на автостанціях різних класів.

Розвиток ринкових відносин в цілому та сфери надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема засвідчив відсутність у необхідності жорсткого втручання держави у взаємовідносини між учасниками ринку надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Ця сфера послуг успішно розвивається, оптимізується, стає більш мобільною, підлаштовується під потреби пасажирів. Перевізники нерідко самі відкривають автостанції у зручних для відправлення місцях.

З огляду на сучасну мобільність пасажирів, часто автостанції у їх колишньому розумінні великих громіздких споруд, де мають бути зали очікування на десятки місць, кімнати матері та дитини, кімнати відпочинку – взагалі втрачають сенс. З цієї ж причини втрачає сенс також і їх атестація. При цьому законодавець визначає необхідні мінімальні вимоги, яким автостанція має відповідати. У випадку невідповідності таким вимогам власник автостанції може відповідати як в адміністративному порядку перед Укртрансбезпекою, так і за наслідками подання позову будь-якою зацікавленою юридичною чи фізичною особою.

Крім того, вичерпало себе також і питання необхідності встановлювати примірні форми договорів між суб'єктами господарювання, встановлення порядків розрахунку вартості їх послуг (що взагалі суперечить ідеології ринкових відносин).

Виявилось, що автоперевізники та автостанції цілком можуть врегульовувати свої відносини на підставі договорів, що укладатимуться ними відповідно до положень цивільного та господарського законодавства на взаємовигідних умовах.

Прийняття Кабінетом Міністрів України постанови від 07 лютого 2018 року № 181 «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського

автомобільного транспорту» перш за все спрямоване на спрощення умов ведення бізнесу.

Таким чином, на сьогодні немає законодавчих підстав для визначення Міністерством інфраструктури України порядку регулювання діяльності автостанцій.

Крім того, у рішенні Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зазначено, що відповідно до розділу II Порядку атестація передбачає обстеження на відповідність вимогам до автостанції різних класів та визначення їх класу, на підставі яких власнику видається свідоцтво про атестацію.

Проведення атестації автостанції передбачає, зокрема, подання власником до Укртрансбезпеки заяви за формою, наведеною в додатку 3 до цього Порядку, та паспорта автостанції; проведення обстеження та складання протоколу обстеження автостанції за формою, наведеною в додатку 4 до цього Порядку; внесення даних до переліку атестованих автостанцій; видачу свідоцтва про атестацію автостанції.

Закон України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» визначає правові та організаційні засади функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності і встановлює порядок діяльності дозвільних органів, уповноважених видавати документи дозвільного характеру, та адміністраторів.

Частиною першою статті 4 Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» встановлено, що виключно законами, які регулюють відносини, пов'язані з одержанням документів дозвільного характеру, серед іншого, встановлюється перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності.

Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності (далі – Перелік) затверджено Законом України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності».

Так, Перелік не містить такого документа, як свідоцтво про атестацію автостанцій.

Законом України «Про адміністративні послуги» визначено, що адміністративна послуга – результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону.

У розумінні Закону України «Про адміністративні послуги» видача свідоцтва про атестацію автостанції належить до адміністративних послуг.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про адміністративні послуги» виключно законами, які регулюють суспільні відносини щодо надання адміністративних послуг, встановлюються, зокрема, підстави для одержання адміністративної послуги; суб'єкт надання адміністративної послуги та його

повноваження щодо надання адміністративної послуги; перелік та вимоги до документів, необхідних для отримання адміністративної послуги; перелік підстав для відмови у наданні адміністративної послуги та ін.

Водночас відповідно до Прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про адміністративні послуги» Закон України «Про автомобільний транспорт» потребує приведення у відповідність із зазначеними вимогами статті 5 Закону України «Про адміністративні послуги» в частині видачі свідоцтва.

Крім того, Планом організації підготовки проектів актів, необхідних для забезпечення реалізації Закону України «Про адміністративні послуги», схваленим на засіданні Кабінету Міністрів України від 17 жовтня 2012 року (протокол № 80), встановлено завдання центральним органам виконавчої влади забезпечити приведення актів законодавства у відповідність із вимогами цього Закону.

ДРС запропонувала Мінінфраструктури внести зміни до Порядку в частині виключення процедури атестації автостанцій та видачі свідоцтв про атестацію автостанцій, оскільки його положення не відповідають вимогам Закону України «Про адміністративні послуги» та принципам державної регуляторної політики.

До того ж, як показав досвід застосування деяких норм Порядку, під час розрахунку та впровадження автостанційного збору з користувачів послуг автостанцій (пасажирів), залежно від дальності поїздки та вартості квитка, стягується різна сума автостанційного збору за однакового рівня надання автостанційних послуг.

Таким чином, користувачі послуг автостанцій сплачують необґрунтовану суму автостанційного збору, що у свою чергу призводить до невдоволення як з боку пасажирів, так і з боку автомобільних перевізників у зв'язку з тим, що суму автостанційного збору власник автостанції закладає до вартості квитка, що зрештою впливає на рентабельність перевезення та платоспроможність пасажирів.

За результатами аналізу міжнародного досвіду з цього питання вдалося встановити, що на сьогодні в жодній з країн Європейського Союзу немає так званого «автостанційного збору». Власники автостанцій надають свої послуги пасажирів виключно за реалізацію квитків і стягують за це фіксовану суму коштів, незважаючи на вартість квитка чи відстань поїздки.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил, з урахуванням рішення ДРС, з метою спрощення умов здійснення господарської діяльності, підтримки задекларованого Урядом України курсу на лібералізацію ведення бізнесу, Міністерством інфраструктури України розроблено наказ «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700».

3. Суть акта

Наказом:

усуваються порушення з боку Міністерства інфраструктури України принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України

«Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;
спрощуються умови провадження господарської діяльності;
підтримується задекларований Урядом України курс на лібералізацію ведення бізнесу.

4. Правові аспекти

У цій сфері суспільних відносин діють:

Конституція України;

Цивільний кодекс України;

Господарський кодекс України;

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про адміністративні послуги»;

постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»;

постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України»;

постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті»;

Порядок регулювання діяльності автостанцій, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація наказу не потребуватиме додаткових бюджетних витрат.

6. Прогноз впливу

Очікується вплив реалізації наказу на:

сферу інтересів суб'єктів господарювання – позитивний вплив на ринкове середовище та розвиток конкуренції, зменшення монопольного становища автостанцій; зменшення втручання держави у здійснення господарської діяльності; лібералізація правил провадження господарської діяльності; забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин; зменшення витрат на організацію діяльності; сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання

сферу інтересів громадян – створення умов для зменшення вартості проїзду, виключення «примусового» надання пасажиром послуг, у яких вони не мають потреби.

Наказ за предметом правового регулювання не матиме відповідного впливу на розвиток регіонів, громадське здоров'я, екологію, навколишнє природне середовище та інші сфери суспільних відносин, оскільки не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Позиція заінтересованих сторін

Наказ потребує погодження з Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань на національному рівні та Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні.

Реалізація наказу матиме вплив на ключові інтереси заінтересованих сторін. Прогноз впливу додається.

8. Громадське обговорення

Наказ розміщено на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури для проведення громадського обговорення та отримання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб та їх об'єднань.

9. Позиція заінтересованих органів

Наказ потребує погодження з Державною регуляторною службою України, Антимонопольним комітетом України.

10. Правова експертиза

Наказ підлягає державній реєстрації в Міністерстві юстиції України, яким буде проведено правову експертизу відповідно до законодавства.

11. Запобігання дискримінації

У наказі відсутні положення, які містять ознаки дискримінації. Громадська антидискримінаційна експертиза не проводилась.

12. Запобігання корупції

У наказі відсутні правила та процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією.

13. Прогноз результатів

Реалізація наказу сприятиме створенню умов для одержання споживачами, представниками бізнесу та суспільством в цілому значних економічних та соціальних переваг щодо нинішнього стану.

Для суспільства і держави буде досягнуто сталий розвиток сектору економіки, зростання поповнення бюджету, створення умов для розвитку ринку праці та забезпечення соціальних зобов'язань шляхом:

приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;

упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконалення правових засад діяльності, державного контролю на автомобільному транспорті;

прийняття чесних правил роботи на ринку перевезень та зменшення корупції;

забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників та захисту ринку перевезень від конкурентів.

Для перевізників та власників автостанцій передбачається покращення умов бізнесу завдяки:

зменшенню корупції шляхом чіткого визначення норм державного регулювання та розподілу сфери відповідальності між органами виконавчої влади;

створенню справедливих і прозорих правил допуску на ринок, створення умов до запровадження чесної конкуренції шляхом припинення монополії автостанцій;

зменшенню регуляторного тиску держави на суб'єктів господарювання;

створенню умов для підвищення конкурентоспроможності бізнесу;

спрощенню умов провадження господарської діяльності;

виконанню зобов'язання держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності.

Для споживачів транспортних послуг – підвищення якості послуг завдяки:

створенню умов для зменшення вартості проїзду, виключенню «примусового» надання пасажиром послуг, у яких вони не мають потреби;

створенню умов для отримання пасажиром якісних послуг і належного комфорту на автостанціях;

усуненню дискримінації пасажирів з боку автостанцій.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«___» _____ 2018 року

Додаток
до пояснювальної записки
(пункт 7)

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700» на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Наказом Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»:
запроваджується зменшення регуляторного тиску держави на суб'єктів господарювання.

2. Реалізація наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700» сприятиме:
створенню умов для одержання споживачами, представниками бізнесу та суспільством в цілому значних економічних та соціальних переваг щодо нинішнього стану;
зменшенню витрат суб'єктів господарювання;
створенню підстав для подальшого розвитку ринку автомобільних перевезень;
забезпеченню упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконаленню правових засад діяльності, державного контролю на автомобільному транспорті;

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)			Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		Короткостроковий вплив (до року)	Середньостроковий вплив (більше року)	Реалізація акта сприятиме створенню умов одержання споживачами,	

Продовження додатка

Громадяни	Створення умов для зменшення вартості проїзду, виключення «примусового» надання пасажиром послуг. В яких вони не мають потреби	Позитивний вплив (підвищення якості надання послуг автостанціями, виключення «примусового» надання пасажиром послуг, в яких вони не мають потреби, усунення дискримінації пасажирів з боку автостанцій)	Позитивний вплив (підвищення якості надання послуг автостанціями, зменшення вартості проїзду, створення нових робочих місць)	представниками бізнесу та суспільством в цілому значних економічних та соціальних переваг щодо нинішнього стану. Для суспільства і держави буде досягнуто стабільний розвиток сектору економіки. зростання попівнення бюджету, створення умов для розвитку ринку праці та забезпечення соціальних зобов'язань шляхом: приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили; упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконалення правових засад діяльності, державного контролю на автомобільному транспорті; прийняття чесних правил роботи на ринку перевезень та зменшення корупції; забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників та захисту ринку перевезень від конкурентів
Суб'єкти господарювання	Зменшення корупції завдяки чіткіше прописаним нормам державного регулювання та розподілу сфери відповідальності між органами виконавчої влади, створення справедливих і прозорих правил доцуску на ринок, умов до запровадження до чесної конкуренції щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності менеджера (управителя) перевезень; створення державного реєстру перевізників	Позитивний вплив (зменшення витрат господарювання; упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконалення правових засад діяльності, державного контролю на автомобільному транспорті)	Позитивний вплив (створення підстав для подальшого розвитку ринку автомобільних перевезень, припинення монополії автостанцій, стимулювання конкуренції спроможно сті бізнесу)	

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким,
що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України
від 27 вересня 2010 року № 700»

I. Визначення проблеми

Відповідно до статті 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із власниками автостанцій визначаються договором.

Предметом договору автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з власниками автостанцій є надання послуг та виконання робіт, пов'язаних з відправленням і прибуттям пасажирів.

Власники автостанцій зобов'язані укласти договір з автомобільним перевізником, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, тільки за наявності в нього договору з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування про організацію перевезення на автобусних маршрутах загального користування чи дозволу органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на обслуговування маршрутів загального користування, що пролягають через цю автостанцію.

Відправлення чи прибуття автобусів приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів загального користування здійснюється тільки з автостанцій, а в разі їх відсутності - із зупинок, передбачених розкладом руху.

Статтею 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено перелік послуг, які надаються пасажиром автостанціями.

Відповідно до пунктів 112, 114, 116 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 (далі – Правила), в редакції, що діяла до 17 березня 2018 року, автостанції підлягали атестації на відповідність кількості та якості послуг, що надаються пасажиром та перевізникам, в установленому Мінінфраструктури порядку. Перевізник укладав з автостанцією договір про надання послуг автостанцією, яким визначався перелік та обсяги послуг, їх вартість і порядок проведення розрахунків. Примірну форму договору затверджувало Мінінфраструктури.

Порядок розрахунку вартості послуг, що надаються автостанцією перевізникові, визначає Мінінфраструктури.

Порядок визначення розміру автостанційного збору затверджує Мінінфраструктури.

У зв'язку з цим було видано наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій» (далі – Порядок), зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363, яким врегульовувалися питання атестації автостанцій, визначення розміру автостанційного збору, розрахунку вартості

обов'язкових послуг, що надаються автостанцією перевізникові, взаємодії власника автостанції та перевізника, взаємодії власника автостанції з Укртрансбезпекою та іншими органами державного управління, закриття автостанцій, вимоги до автостанцій, коефіцієнти залежності вартості послуг для пасажирів на автостанціях різних класів.

Необхідність Порядку в певний проміжок часу пояснювалася деякою нестабільністю у взаємостосунках між перевізниками та власниками автостанцій, яка виникла ще на тлі переходу від повністю регульованої системи автоперевезень, за якої автостанція розцінювалася як первинна та необхідна ланка організації перевезень, до договірних відносин між перевізником та автостанцією як рівнозначними учасниками ринку.

Розвиток ринкових відносин загалом та сфери надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема засвідчив відсутність у необхідності жорсткого втручання держави у взаємостосунки між учасниками ринку надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Ця сфера послуг успішно розвивається, оптимізується, стає більш мобільною, підлаштовується під потреби пасажирів. Перевізники нерідко самі відкривають автостанції у зручних для відправлення місцях.

З огляду на сучасну мобільність пасажирів, часто автостанції у їх колишньому розумінні великих громіздких споруд, де мають бути зали очікування на десятки місць, кімнати матері та дитини, кімнати відпочинку, взагалі втрачають сенс. З цієї ж причини немає потреби у їх атестації. При цьому законодавець визначає необхідні мінімальні вимоги, яким автостанція має відповідати. У випадку невідповідності таким вимогам власник автостанції може відповідати як в адміністративному порядку перед Укртрансбезпекою, так і за наслідками, скажімо, подання позову будь-якою заінтересованою юридичною чи фізичною особою.

Крім того, вичерпали себе питання необхідності встановлювати примірні форми договорів між суб'єктами господарювання, встановлення порядків розрахунку вартості послуг (що взагалі суперечить ідеології ринкових відносин) тощо.

Нині автоперевізники та автостанції цілком можуть врегульовувати свої відносини на підставі договорів, що укладатимуться ними відповідно до положень цивільного та господарського законодавства на взаємовигідних умовах.

З метою спрощення умов ведення бізнесу прийнято постанову Кабінету Міністрів України прийнято постанову від 07 лютого 2018 року № 181 «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (далі – Постанова).

Постановою виключено з Правил вищезазначені положення щодо атестації автостанцій, а також щодо затвердження Мінінфраструктури порядків розрахунку вартості послуг, що надаються автостанцією перевізникові, визначення розміру автостанційного збору та щодо затвердження примірної форми договору про надання послуг автостанцією.

Таким чином, на сьогодні не має законодавчих підстав для визначення Мінінфраструктури порядку регулювання діяльності автостанцій.

Крім того, з урахуванням практики реалізації положень Порядку в поєднанні з розвитком пасажирських автоперевезень в умовах сьогодення необхідно констатувати, що Порядок втратив актуальність, а продовження його дії може зумовити:

- тінізацію ринку пасажирських перевезень, оскільки обсяг послуг, які надають автостанції у загальному обсязі послуг на приміських та міжміських маршрутах становить близько 36%, тобто 64% обсягу послуг автостанцій припадає на облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів та інші об'єкти дорожнього сервісу;

- подальше підвищення вартості проїзду на автобусних маршрутах за рахунок, зокрема, автостанційного збору.

За останні п'ять років не відбулося суттєвого зростання кількості автобусних станцій, що свідчить про неефективність регулятивних механізмів, які безпосередньо впливають на роботу автостанцій, їх рентабельність та привабливість для автомобільних перевізників і громадян.

При цьому наявність передбачених Порядком регулятивних процедур на сьогодні не дає змоги вирішити проблему стягнення автостанціями з пасажирів додаткових коштів у вигляді автостанційного збору, який входить до вартості квитка і розмір якого істотно відрізняється залежно від дальності поїздки.

Крім того, процедура проведення атестації автостанцій не впливає на покращення якості послуг, які надають автостанції. У багатьох випадках така процедура зводиться до простого формалізму.

Водночас виникає багато питань щодо статусу та законності такої процедури, як атестація автостанцій, видачі відповідного свідоцтва, адже з погляду різних законодавчих актів таку процедуру можна тлумачити по-різному.

Так, у рішенні Державної регуляторної служби України від 19.09.2017 № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зазначено, що відповідно до розділу II Порядку атестація передбачає обстеження на відповідність вимогам до автостанції різних класів та визначення їх класу, на підставі яких власнику видається свідоцтво про атестацію.

Проведення атестації автостанції передбачає, зокрема, подання власником до Укртрансбезпеки заяви за формою, наведеною в додатку 3 до Порядку, та паспорта автостанції; проведення обстеження та складання протоколу обстеження автостанції за формою, наведеною в додатку 4 до Порядку; внесення даних до переліку атестованих автостанцій; видачу свідоцтва про атестацію автостанції.

Закон України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» визначає правові та організаційні засади функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності і встановлює порядок діяльності дозвільних органів, уповноважених видавати документи дозвільного характеру, та адміністраторів.

Частиною першою статті 4 Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» встановлено, що виключно законами, які регулюють відносини, пов'язані з одержанням документів дозвільного характеру, серед іншого,

встановлюється перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності.

Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності (далі – Перелік) затверджено Законом України від 19 травня 2011 року № 3392-VI.

Так, Перелік не містить такого документа, як свідоцтво про атестацію автостанцій.

Законом України «Про адміністративні послуги» визначено, що адміністративна послуга – результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону.

У розумінні Закону України «Про адміністративні послуги» видача свідоцтва про атестацію автостанції належить до адміністративних послуг.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про адміністративні послуги» виключно законами, які регулюють суспільні відносини щодо надання адміністративних послуг, встановлюються, зокрема, підстави для одержання адміністративної послуги; суб'єкт надання адміністративної послуги та його повноваження щодо надання адміністративної послуги; перелік та вимоги до документів, необхідних для отримання адміністративної послуги; перелік підстав для відмови у наданні адміністративної послуги та ін.

Разом з цим, відповідно до Прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про адміністративні послуги» Закон України «Про автомобільний транспорт» потребує приведення у відповідність із зазначеними вимогами статті 5 Закону України «Про адміністративні послуги» в частині видачі свідоцтва.

Крім того, Планом організації підготовки проектів актів, необхідних для забезпечення реалізації Закону України «Про адміністративні послуги», схваленим на засіданні Кабінету Міністрів України від 17 жовтня 2012 року (протокол № 80), встановлено завдання центральним органам виконавчої влади забезпечити приведення актів законодавства у відповідність із вимогами цього Закону.

ДРС запропонувало Мінінфраструктури внести зміни до Порядку в частині виключення процедури атестації автостанцій та видачі свідоцтв про атестацію автостанцій, оскільки його положення не відповідають вимогам Закону України «Про адміністративні послуги» та принципам державної регуляторної політики.

До того ж, як показав досвід застосування деяких норм Порядку, під час розрахунку та впровадження автостанційного збору з користувачів послуг автостанцій (пасажирів), залежно від дальності поїздки та вартості квитка, стягується різна сума автостанційного збору за однакового рівня надання автостанційних послуг.

Таким чином, користувачі послуг автостанцій сплачують необґрунтовану суму автостанційного збору, що викликає невдоволення як пасажирів, так і автомобільних перевізників, оскільки суму автостанційного збору власник автостанції закладає до вартості квитка, що зрештою впливає на рентабельність перевезення та платоспроможність пасажера.

За результатами аналізу міжнародного досвіду з цього питання вдалося встановити, що на сьогодні в жодній з країн Європейського Союзу немає так званого

«автостанційного збору». Власники автостанцій надають свої послуги пасажиром виключно за реалізацію квитків і стягують за це фіксовану суму коштів, незважаючи на вартість квитка чи дальність поїздки.

Враховуючи викладене, відповідно до Постанови та з урахуванням рішення ДРС, з метою спрощення умов здійснення господарської діяльності, підтримки задекларованого Урядом курсу на лібералізацію ведення бізнесу, розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700».

Основні групи, на які проблема справляє вплив

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

Основні автостанції України

№	Автостанції	№	Автостанції
1	Вінниця 1	26	Харків Автолюкс
2	Вінниця 2	27	Херсон
3	Вінниця 3	28	Херсон 2
4	Днепр-СкАвц	29	Миколаїв
5	Днепр-Ск Ас2	30	Миколаїв 2
6	Донецьк	31	Миколаїв Ас Дачна
7	Житомир	32	Мукачеве
8	Житомир-2	33	Одеса
9	Запоріжжя Автолюкс	34	Одеса Автолюкс
10	Ів.Франківськ-1	35	Одеса Привоз
11	Ів.Франківськ-2	36	Полтава Ас-1
12	Ів.Франківськ-3	37	Полтава Ас-2
13	Ів.Франківськ-4	38	Полтава Ас-3
14	Київ АВ	39	Полтава Ас-4
15	Київ АС	40	Рівне
16	Київ Видубичі	41	Тернопіль Ав
17	Кременчук АС	42	Тернопіль Ас-2
18	Кропивницький	43	Ужгород
19	Кропивницький-2	44	Хмельницький
20	Львів	45	Хмельницький 2
21	Львів 2	46	Хмельницький 3

22	Львів 8	47	Черкаси
23	Ужгород 2	48	Черкаси Ас-2
24	Умань	49	Чернівці
25	Чернівці 3		

Статистичні дані ринку автобусних пасажирських перевезень.

Області	Міські маршрути	Приміські маршрути	Міжміські маршрути	Перевізники	Транспортні засоби
Дніпровська	359	406	258	203	4247
Івано - Франківська	64	712	197	373	5322
Закарпатська	155	193	224	90	2077
Волинська	94	440	402	147	1031
Житомирська	79	354	235	110	1245
Херсонська	61	173	292	43	1696
Хмельницька	131	477	407	287	1399
Одеська	107	109	344	75	970
Чернігівська	92	279	176	120	1275
Черкаська	121	290	138	83	3100
Сумська	132	255	121	160	627
Тернопільська	68	464	138	390	877
Харківська	233	372	93	64	1885

Кількість транспортних засобів, що використовуються ліцензіатами

Транспортні засоби	Кількість транспортних засобів
Автобуси	74527

II. Цілі державного регулювання

Головною метою прийняття акта є дерегуляція ринкових відносин в Україні та зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання.

Основними цілями державного регулювання є:

- забезпечення виконання вимог законів України «Про автомобільний транспорт», «Про адміністративні послуги», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про місцеві державні адміністрації», «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;

- приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;

- удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту;

- спрощення процедури відкриття та організації діяльності автостанцій;

- усунення дискримінації перевізників і пасажирів з боку автостанцій;

- припинення монополії автостанцій;

- створення умов для надання пасажиром якісних послуг і належного комфорту на автостанціях;
- зменшення регуляторного тиску держави на суб'єктів господарювання;
- створення умов для конкурентоспроможності бізнесу;
- спрощення умов провадження господарської діяльності;
- виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності;
- створення умов для розвитку ринку праці.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечує досягнення цілі. Нормативно-правовий акт Міністерства інфраструктури України не відповідатиме актам вищої юридичної сили
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС	Не забезпечує досягнення цілей. У такому вигляді існування Порядку є недоцільним. Крім того, основні положення щодо діяльності автостанцій передбачено новою редакцією Правил
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)	Втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання в цьому випадку є недоцільним та неефективним, що доведено практикою застосування положень Порядку
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»	Прийняття акта сприятиме: створенню конкурентного середовища у сфері надання автостанційних послуг; усуненню монопольного становища автостанцій; спрощенню процедури відкриття та закриття автостанцій. У зв'язку з цим зазначений спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Витрати на проведення атестації автостанцій. Витрачання бюджетних коштів, часових та людських ресурсів
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС	Відсутні	Відсутні. Водночас цей варіант не є оптимальним та доцільним
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)	Відсутні	Витрати на проведення атестації автостанцій. Витрачання бюджетних коштів, часових та людських ресурсів
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»	Виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності. Уникнення невдоволення суб'єктів господарювання втручанням держави у їх діяльність. Забезпечення розвитку ринку автоперевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників та підприємств автобусних станцій	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Подальша оплата послуг автостанцій, якими пасажир здебільшого не користується. Завищена вартість послуг автостанцій, відповідно і завищена вартість проїзду
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС, але б не визнавали Правила такими, що втратили чинність повністю	Відсутні	Відсутні. Водночас цей варіант не є оптимальним та доцільним
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)	Відсутні	Подальша оплата послуг автостанцій, якими пасажир здебільшого не користується. Завищена вартість послуг автостанцій, відповідно і завищена вартість проїзду
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»	Можливість отримання якісних послуг на автостанціях. Зменшення вартості послуг на автостанціях та вартості проїзних квитків	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	-	-	700	700
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	-	100%	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати часових, матеріальних та людських ресурсів, пов'язані з адмініструванням процесів атестації автостанцій. Витрати на додаткове обладнання, яке не завжди є доцільним у певному місцезнаходженні автостанції
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС	Відсутні	Цей варіант не є оптимальним та доцільним. Залишається ризик додаткових витрат
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)	Відсутні	Витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати часових, матеріальних та людських ресурсів, пов'язані з адмініструванням процесів атестації автостанцій. Витрати на додаткове обладнання, яке не завжди є доцільним у певному місцезнаходженні автостанції
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від	Спрощення умов провадження господарської діяльності. Зменшення кількості адміністративних та дозвільних процедур. Зменшення витрат часових, матеріальних та людських	Додаткових витрат не очікується

27 вересня 2010 року № 700»	<p>ресурсів, пов'язані з адмініструванням процесів атестації автостанцій.</p> <p>Зменшення витрат на додаткове обладнання, яке не завжди є доцільним у певному місцезнаходженні автостанції.</p> <p>Прозора та спрощена процедура відкриття і закриття автостанцій.</p> <p>Скасування атестації автостанцій та свідоцтва про атестацію.</p> <p>Скасування необхідності узгоджувати розмір автостанційного збору з місцевими органами влади.</p> <p>Перехід на договірні відносини автостанції з автомобільними перевізниками</p>	
--------------------------------	--	--

Витрати на виконання вимог регуляторного акта з боку суб'єктів господарювання відсутні.

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	1	<p>Відсутність умов для розвитку ринку перевезень, детінізації ринку перевезень та здорової конкуренції.</p> <p>Відсутність заінтересованості власників автостанцій у покращенні їх послуг, укладенні договорів із якомога більшою кількістю перевізників.</p> <p>Низький рівень безпечності та якості перевезень автобусами</p>
Альтернатива 2.	2	Неефективний та недоцільний спосіб досягнення поставлених цілей

Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС.		
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону).	1	Відсутність умов для розвитку ринку перевезень, детінізації ринку перевезень та здорової конкуренції. Відсутність заінтересованості власників автостанцій у покращенні їх послуг, укладенні договорів із якомога більшою кількістю перевізників. Низький рівень безпеки та якості перевезень автобусами
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»	4	Спрощення процедури відкриття та закриття автостанцій. Виключення формули дискримінаційних розрахунків стосовно перевізників за надання їм автостанціями різних послуг. Зменшено фінансове навантаження на пасажирів, які придбавають квитки на автостанціях і сплачують автостанційний збір у необґрунтованому розмірі. Спрощення умов провадження господарської діяльності. Зменшення кількості адміністративних та дозвільних процедур. Зменшення витрат часових, матеріальних та людських ресурсів, пов'язаних з адмініструванням процесів атестації автостанцій

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
--------------------------	-------------------	--------------------	--

<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Для держави: відсутні. Для громадян: відсутні. Для суб'єктів господарювання: відсутні</p>	<p>Для держави: витрати бюджетних коштів, часових та людських ресурсів на проведення атестації автостанцій та видачі свідоцтва про атестацію автостанцій. Для громадян: витрати на автостанційні послуги, які пасажир здебільшого не отримує. Для суб'єктів господарювання: залишаються витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати пов'язані з атестацією автостанцій та отриманням свідоцтва про атестацію для автостанцій. Узгодження розміру автостанційного збору з місцевими органами влади</p>	<p>Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та споживачів послуг.</p>
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС.</p>	<p>Для держави: відсутні. Для громадян: відсутні.</p>	<p>Для держави: прямі витрати відсутні. Однак цілі державного регулювання не будуть досягнуті.</p>	<p>Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та</p>

	<p>Для суб'єктів господарювання: відсутні</p>	<p>Для громадян: прямі витрати відсутні. Однак покращення якості послуг, які надають автостанції не відбудеться.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: прямі витрати відсутні. Однак цілі державного регулювання не будуть досягнуті</p>	<p>споживачів послуг</p>
<p>Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)</p>	<p>Для держави: відсутні.</p> <p>Для громадян: відсутні.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: відсутні</p>	<p>Для держави: витрати бюджетних коштів, часових та людських ресурсів на проведення атестації автостанцій та видачі свідоцтва про атестацію автостанцій.</p> <p>Для громадян: витрати на автостанційні послуги, пасажир зазвичай не користується.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: залишаються витрати на відкриття та закриття автостанцій, а також витрати, пов'язані з атестацією автостанцій та отриманням</p>	<p>Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та споживачів послуг</p>

		свідоцтва про атестацію для автостанцій. Узгодження розміру автостанційного збору з місцевими органами влади	
Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»	Для держави: виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності. Забезпечення розвитку ринку автоперевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників та підприємств автобусних станцій. Створення нових робочих місць. Для громадян: можливість отримання якісних послуг на автостанціях. Очікуються опосередковані вигоди, пов'язані із зменшенням вартості проїзних квитків, вартості послуг автостанцій.	Для держави: додаткових витрат не очікується. Для громадян: додаткових витрат не очікується. Для суб'єктів господарювання прогнозуються такі витрати для одного суб'єкта господарювання: 1. Витрати на процедури отримання первинної інформації про вимоги щодо регулювання та на процедури організації вимог щодо регулювання (див. додаток М-Тест) – 213 грн. 2. Незначні витрати часу на ознайомлення із текстом акта (див. додаток М-Тест)	Цей регуляторний акт повністю забезпечує розв'язання проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей

	<p>Для суб'єктів господарювання: лібералізація правил провадження господарської діяльності. Зменшення регулятивних та дозвільних процедур. Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин. Зменшення витрат на організацію діяльності. Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання</p>		
--	---	--	--

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. Внесення змін до Порядку, які б враховували положення Правил та рекомендації ДРС	Переваги відсутні	Відсутні
Альтернатива 3. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який би враховував	Переваги відсутні	Відсутні

<p>рекомендації ДРС та встановлював би регулювання діяльності автостанцій (на рівні акта Уряду України чи закону)</p>		
<p>Альтернатива 4. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»</p>	<p>Спрощення процедури відкриття та закриття автостанцій. Виключення формули дискримінаційних розрахунків стосовно перевізників за надання їм автостанціями різних послуг. Зменшено фінансове навантаження на пасажирів, які придбавають квитки на автостанціях і сплачують автостанційний збір у необґрунтованому розмірі. Виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності. Забезпечення розвитку ринку автоперевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників та підприємств автобусних станцій. Лібералізація правил провадження господарської діяльності. Зменшення кількості регулятивних та дозвільних процедур. Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин. Зменшення витрат на організацію діяльності. Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання</p>	<p>Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</p>

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта. При цьому розв'язання визначених проблем забезпечать заходи, якими передбачається визнання таким, що втратив чинність, наказу, яким врегульовувалися питання атестації автостанцій, визначення розміру автостанційного збору, розрахунку вартості обов'язкових послуг, що надаються автостанцією перевізникові, взаємодії власника автостанції та перевізника, взаємодії власника автостанції з Укртрансбезпекою та іншими органами державного управління, закриття автостанцій, вимог до автостанцій, коефіцієнтів залежності вартості послуг для пасажирів на автостанціях різних класів.

Натомість основні питання діяльності автостанцій врегульовано Правилами.

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 регуляторного акта в мережі Інтернет та його опрацювання);
- 2) переглянути внутрішні операційні та управлінські процеси для забезпечення виконання вимог регулювання.

Акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

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

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

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

У зв'язку з цим, 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.

Проведено розрахунок витрат суб'єктів малого (мікро) підприємництва (додаток 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва), що додається.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта запропоновано не обмежувати.

Зміна строку дії акта можлива в разі внесення змін до правових актів, на вимогах яких базується проект регуляторного акта.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Розмір надходжень до державного і місцевого бюджетів, пов'язаних з дією акта	Очікується збільшення у результаті розвитку ринку автоперевезень, його детінізації, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників та підприємств автобусних станцій, збільшення податку з доходів фізичних осіб за рахунок збільшення кількості робочих місць
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	Близько 700 (станом на грудень 2017 р.) Кількість суб'єктів господарювання, які надають автостанційні послуги та на яких поширюватиметься дія акта, не обмежується. Очікується зростання кількості суб'єктів
Розмір коштів і час, що витратиметься суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта	Передбачається економія коштів суб'єктів господарювання під час здійснення діяльності без зайвих регулятивних процедур та витрат на їх адміністрування. Суб'єктам господарювання знадобиться незначний час на ознайомлення із актом та на врегулювання своїх адміністративно-господарських процедур
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстежень статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники, але не пізніше дня, з

якого починається проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання ним чинності. За результатами цього відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України протягом усього строку його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Міністерства, а також аналізу статистичних показників результативності регуляторного акта.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

« ___ » _____ 2018 р.



ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 19.10.2017. по 25.02.2018.

№ з/п	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), Інтернет-консультації прями, (Інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робочі зустрічі з Офісом ефективного регулювання (BRDO), експертами офісу: Д. Горюновим, І. Лавриненком, Т. Слободянюком	2	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію щодо орієнтовної кількості суб'єктів малого та мікропідприємництва, на яких поширюватимуться вимоги запропонованого регулювання
2	Робочі зустрічі з Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України – Главацьким П. В.	3	Запропоноване регулювання сприймається.
3	Робочі зустрічі з Українським транспортним союзом – Баліним В. А.	5	Отримано інформацію про те, що для виконання вимог регулювання необхідно:
4	Робочі зустрічі з Всеукраїнською асоціацією автомобільних перевізників – Логутовим К. В.	4	1. Здійснити витрати на процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання. У середньому витрачається 3 години.
5	Робочі зустрічі з Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства – Хмарським С. Г.	3	
6	Робочі зустрічі з Федерацією роботодавців транспорту України – Климпушем О. Д.	2	2. Здійснити витрати на процедури організації виконання вимог регулювання. У середньому 8 годин.
7	Робочі зустрічі з Всеукраїнським об'єднанням організацій роботодавців «Укравтотранс» - Роговським І. В.	4	

8	Робочі зустрічі з Громадським комітетом транспортної безпеки – Папіровим Ю. М.	3	
9	Робочі зустрічі з Всеукраїнською асоціацією автостанцій – Житінським І. Ю.	6	

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 700 – атестовані автостанції:

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, - 100%.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула:</i> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування <i>Формула:</i> <i>прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
3.	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

4.	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5.	Інші процедури	x	x	
6.	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	0,00 грн.	X	0,00 грн.
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць			
8.	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання(рядок 6 X рядок 7)	0,00 грн.	X	0,00 грн.
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм	3 год. (час, який витрачається с/г на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) ⁴ X 19,34 грн. = 58 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	58 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у наступний рік) X 4 роки
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх	8 год. (час, необхідний на розроблення та впровадження внутрішніх	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги	155 грн. (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх

	<i>для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	процедур (за результатами консультацій) X 19,34 грн. X 1 процедура = 155 грн.	регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	процедур у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх процедур у наступний рік) X 4 роки
11.	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13.	Інші процедури:			
14.	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	213 грн	X	852 грн
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	700		700
16.	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	149100 грн.	X	596400 грн.

Примітки:

1. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2017 рік» з 1 січня 2017 року становить 19,34 гривні. Джерело отримання інформації: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-193>.

2. Джерело отримання інформації: Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань (<https://usr.minjust.gov.ua/ua/extractedr>).

Припущено, що кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання у перший рік (стартовий рік впровадження регулювання) та наступний рік, дорівнює кількості суб'єктів господарювання, які зареєстровані в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань та є суб'єктами малого (у тому числі мікро-) підприємництва станом на 01.09.2017.

3. Первинна інформація про вимоги регулювання може бути отримана за результати пошуку наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2010 року за № 1068/18363, на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України <https://mtu.gov.ua/>.

4. Інформація про розмір часу, який витрачається суб'єктами на отримання зазначеної

інформації, є оціночною та отримана за результатами проведених консультацій (наведено у таблиці розділу 1).

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємництва)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання.	x	x	x	x	x
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	x	x	x	x	x
камеральні					
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	x	x	x	x	x
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	x	x	x	x	x
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	x	x	x	x	x
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	x	x	x	x	x
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат	x	x	x	x	x
Разом за рік	X	X	X	X	відсутні
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	відсутні

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

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

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	X	X
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	149100 грн.	596400 грн.
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	149100 грн.	596400 грн.
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00 грн.	0,00 грн.
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	149100 грн.	596400 грн.

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Не передбачається розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів.

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»

27 Листопада 2018, 15:02

Наказ Міністерства інфраструктури України розроблено відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), з урахуванням рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

У зв'язку зі змінами до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 07 лютого 2018 року № 181 (далі – Правила), в пунктах 112, 114, 116 Правил виключено положення щодо атестації автостанцій на відповідність кількості та якості послуг, що надаються пасажиром та перевізникам, в установленому Мінінфраструктури порядку.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил, з урахуванням рішення ДРС, з метою спрощення умов здійснення господарської діяльності, підтримки задекларованого урядом України курсу на лібералізацію ведення бізнесу, Міністерством інфраструктури України розроблено наказ «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700».

Зауваження та пропозиції до наказу приймаються протягом місяця від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресами:

- 1) Державна регуляторна служба України: вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, факс (044) 254-43-93.
- 2) Міністерство інфраструктури України: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135, факс (044) 351-41-35, miy@mtu.gov.ua, yusina@mtu.gov.ua.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30449.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700»

27 Листопада 2018, 15:02

🏠 Оголошення 🏠 Прогнозування ефективності 🏠 Галузь транспорту та зв'язку

Наказ Міністерства інфраструктури України розроблено відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), з урахуванням рішення Державної регуляторної служби України від 19 вересня 2017 року № 12 «Про необхідність усунення Міністерством інфраструктури України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

У зв'язку зі змінами до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 07 лютого 2018 року № 181 (далі – Правила), в пунктах 112, 114, 116 Правил виключено положення щодо атестації автостанцій на відповідність кількості та якості послуг, що надаються пасажиром та перевізникам, в установленому Мінінфраструктури порядку.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил, з урахуванням рішення ДРС, з метою спрощення умов здійснення господарської діяльності, підтримки задекларованого урядом України курсу на лібералізацію ведення бізнесу, Міністерством інфраструктури України розроблено наказ «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 року № 700».

Зауваження та пропозиції до наказу приймаються протягом місяця від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресами:

1) Державна регуляторна служба України: вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, факс (044) 254-43-93.

2) Міністерство інфраструктури України: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135, факс (044) 351-41-35, miy@mtu.gov.ua, yusina@mtu.gov.ua.

ВСІ ОГолошення

Поділіться сторінкою

За галузями

Автомобільний та міський транспорт
Дорожнє господарств
Залізничний транспорт
Водний транспорт
Авіатранспорт
Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті
Аналітика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність
Закупівлі
Інформаційні технології
Міжнародні зв'язки
Інфраструктурні проекти
Послуги
Протидія корупції
Публічна інформація
Реформи
Ліцензування та сертифікація
Повідомлення про оприлюднення
Інвестиції
Кадри
Управління майном
Продаж та списання
Автомобільний
Залізничний
Водний
Авіаційний
Спецтехніка
Інший транспорт