



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 України надсилає для погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

Просимо розглянути та погодити зазначений проект акта в найкоротші строки.

- Додатки (тільки адресату):
1. Копія проекту акта на 2 арк. в 1 прим.
  2. Копія пояснювальної записки до проекту акта на 6 арк. в 1 прим.
  3. Аналіз регуляторного впливу до проекту акта на 22 арк. в 1 прим.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

Лідія Юсіна 351 41 91

355803



№3869/25/14-18 від 27.11.2018

0.31

11:14

Державна регуляторна служба України  
№ 15903/0/19-18 від 04.12.2018





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

**Про визнання таким, що втратив  
чинність, наказу Міністерства інфраструктури  
України від 20 червня 2012 року № 331**

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), з метою спрощення умов провадження господарської діяльності  
**н а к а з у ю:**

1. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 09 липня 2012 року за № 1130/21442.

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

026015

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 інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»**

Мета: приведення актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), лібералізація правил провадження господарської діяльності, зменшення втручання держави у договірні відносини між учасниками ринку пасажирських автомобільних перевезень.

### **1. Підстава розроблення акта**

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» (далі - наказ) розроблено за власною ініціативою Міністерства інфраструктури України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами) (далі - Правила).

### **2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

На сьогодні типову форму договору про здійснення нерегулярних перевезень затверджує Міністерство інфраструктури.

Відповідно до частин першої та другої статті 179 Господарського кодексу України майново-господарські зобов'язання, які виникають між суб'єктами господарювання або між суб'єктами господарювання і негосподарюючими суб'єктами – юридичними особами на підставі господарських договорів, є господарсько-договірними зобов'язаннями. Кабінет Міністрів України, уповноважені ним або законом органи виконавчої влади можуть рекомендувати суб'єктам господарювання орієнтовні умови господарських договорів (примірні договори), а у визначених законом випадках – затверджувати типові договори.

Враховуючи викладене, свого часу Міністерства інфраструктури України було видано Наказ про затвердження типової форми.

Застосування на практиці положень Наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі з нелегальними перевезеннями.

Крім того, потребує вирішення питання щодо захисту персональних даних пасажирів, прізвища та імена яких пропонується обов'язково зазначати в договорі про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах. Фактично, зазначення таких даних було основною метою відповідної типової форми договору.

Затвердження типових форм договорів повинно бути виключенням із загального правила договірних відносин, згідно з яким сторони вільні в укладенні договору, а не пріоритетом. Втручання державних органів у вільні договірні відносини має відбуватися лише за крайньої потреби, проте в

будь-якому випадку таке втручання є обмеженням ринкових відносин, а значить – має негативний характер наказу Мінінфраструктури від 20 червня 2012 року № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньо обласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2012 року за № 1130/21442.

Крім того, застосування на практиці положень наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі із нелегальними перевізниками. На підставі цього, Мінінфраструктури було зроблено висновок про те, що боротьба із перевізниками, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення під виглядом нерегулярних, має здійснюватися шляхом активізації діяльності контролюючих органів, зокрема, Укртрансбезпеки у межах наданих їм повноважень.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил та 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 інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

Наказом спрощуються умови ведення господарської діяльності; підтримується задекларований Урядом України курс на лібералізацію ведення бізнесу; зменшується втручання держави у договірні відносини між учасниками ринку пасажирських автомобільних перевезень.

### **3. Суть акта**

Наказом передбачається визнати таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331.

### **4. Правові аспекти**

У цій сфері суспільних відносин діють:

Конституція України;

Цивільний кодекс України;

Господарський кодекс України;

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

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

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

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

наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньо

обласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2012 року за № 1130/21442.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація наказу не потребуватиме додаткових бюджетних витрат.

#### **6. Прогноз впливу**

Очікується вплив реалізації наказу на:

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

на сферу інтересів громадян – створення умов для зменшення витрачання часу перед початком перевезення; захист персональних даних пасажирів.

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 зі 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, Міністерством внутрішніх справ 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 існуючого 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 України у відповідність із вимогами актів вищої юридичної сили;

забезпечення розвитку ринку автомобільних пасажирських перевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників;

прийняття чесних правил роботи на ринку перевезень та зменшення корупції;

забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників та захисту ринку перевезень від конкурентів.

Для перевізників передбачається покращення умов бізнесу за рахунок:

зменшення корупції завдяки чітко прописаним нормам державного регулювання та розподілу сфери відповідальності між органами виконавчої влади;

створення справедливих і прозорих правил допуску на ринок, застосування умов до запровадження чесної конкуренції, на підставі вільних договірних відносин;

зменшення регуляторного тиску держави на суб'єктів господарювання;

створення умови для конкурентоспроможності бізнесу;

спрощення ведення господарської діяльності;

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

Для споживачів транспортних послуг – підвищення якості послуг завдяки:

зменшенню витрачання часу перед початком перевезення;

захисту персональних даних пасажирів.

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 інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Наказом Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» на ключові інтереси заінтересованих сторін запроваджуються зменшення втручання держави у договірні відносини між суб'єктами господарювання на ринку пасажирських автомобільних перевезень.

2. Реалізація наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»: сприятиме створенню умов для одержання споживачами, представниками бізнесу та суспільством в цілому значних економічних та соціальних переваг щодо існуючого стану;  
зменшенню витрат суб'єктів господарювання;  
створенню підстав для подальшого розвитку ринку автомобільних перевезень;  
упорядкуванню 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) |  |
|                        |                  |   |                                       |  |



## Продовження додатка

|                         |  |  |  |   |
|-------------------------|--|--|--|---|
| Громадяни               | Створення умов для зменшення витрачання часу перед початком перевезення; захист персональних даних   | Позитивний вплив (підвищення якості надання послуг, усунення дискримінації щодо захисту персональних даних)                                      | Позитивний вплив (підвищення якості надання послуг, усунення дискримінації щодо захисту персональних даних, створення нових робочих місць)   | представниками бізнесу та суспільством в цілому значних економічних та соціальних переваг щодо існуючого стану.<br>Для суспільства і держави буде досягнуто стабіль розвиток сектору економіки, зростання поповнення бюджету, створення умов для розвитку ринку праці та забезпечення соціальних зобов'язань шляхом:  |
| Суб'єкти господарювання | Зменшення корупції чіткому державного регулювання та розподілу сфери відповідальності між органами виконавчої влади; створення справедливих і прозорих правил допуску на ринок, на підставі вільних договірних відносин; застосування умов до запровадження чесної конкуренції | Позитивний вплив (зменшення витрат суб'єктів господарювання; упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади) | Позитивний вплив (створення підстав для подальшого розвитку ринку автомобільних перевезень, шляхом запровадження вільних договірних відносин; стимулювання конкурентоспроможності бізнесу) | приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;<br>забезпечення розвитку ринку автомобільних пасажирських перевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників;<br>прийняття чесних правил роботи на ринку перевезень та зменшення корупції;<br>забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників та захисту ринку перевезень від конкурентів |

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання**  
**таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України**  
**від 20 червня 2012 року № 331»**

**I. Визначення проблеми**

Проект наказу розроблено Міністерством інфраструктури України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами) (далі - Правила).

На сьогодні типову форму договору про здійснення нерегулярних перевезень затверджує Мінінфраструктури.

Відповідно до частин першої та другої статті 179 Господарського кодексу України майново-господарські зобов'язання, які виникають між суб'єктами господарювання або між суб'єктами господарювання і негосподарюючими суб'єктами – юридичними особами на підставі господарських договорів, є господарсько-договірними зобов'язаннями. Кабінет Міністрів України, уповноважені ним або законом органи виконавчої влади можуть рекомендувати суб'єктам господарювання орієнтовні умови господарських договорів (примірні договори), а у визначених законом випадках – затверджувати типові договори.

Враховуючи викладене, свого часу було видано наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньо обласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2012 року за № 1130/21442 (далі – Наказ про затвердження типової форми).

Застосування на практиці положень Наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі з нелегальними перевізниками.

Крім того, потребує вирішення питання щодо захисту персональних даних пасажирів, прізвища та імена яких пропонувалося зазначати в обов'язковому порядку у договорі про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах. Фактично зазначення таких даних – це була основна мета і причина існування відповідної типової форми договору. Однак це питання достатньо неоднозначне та може трактуватися по-різному. В іншому ж такий договір цілком може бути укладено відповідно до загальних положень Цивільного та Господарського кодексів України.

Втручання державних органів у вільні договірні відносини має відбуватися лише за крайньої необхідності, але в будь-якому випадку воно має обмежувальний для ринкових відносин характер, а значить – негативний.

Крім того, застосування на практиці положень Наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі з нелегальними перевізниками. На підставі цього, Мінінфраструктури було зроблено висновок про те, що боротьба з регулярними пасажирськими перевезеннями під виглядом нерегулярних має здійснюватися шляхом активізації діяльності контролюючих органів, зокрема Укртрансбезпеки, у межах наданих цьому органі повноважень, а не шляхом зарегулювання ринку пасажирських автомобільних перевезень, переобтяження нормативно-правової бази другорядними та неефективними актами.

Розвиток ринкових відносин в цілому 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.

Враховуючи викладене, Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

### Основні групи, на які проблема справляє вплив

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

На цей час автомобільна транспортна система України налічує понад 9,2 млн транспортних засобів, у тому числі  $\approx$  250 тис. автобусів.

| Вид перевезень                                    | Кількість чинних ліцензій | Транспортні засоби | Кількість транспортних засобів |
|---|---------------------------|--------------------|--------------------------------|
| Надання послуг з перевезення пасажирів автобусами | 13295                     | 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 захист персональних даних», «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;
- 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 ведення господарської діяльності;
- захист персональних даних пасажирів;
- створення умов для розвитку ринку праці.

У зв'язку зі специфікою проекту регуляторного акта тут і далі під державним регулюванням слід одночасно розуміти відміну такого державного регулювання.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи  | Опис альтернативи   |
|---|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | Не забезпечує досягнення цілей.<br>Нормативно-правовий акт Міністерства інфраструктури України не відповідатиме актам вищої юридичної сили  |
| Альтернатива 2.<br>Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (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 Наказу про затвердження типової форми  |
| Альтернатива 3.<br>Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»               | Лібералізація правил ведення господарської діяльності.<br>Зменшення регулятивних процедур.<br>Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин.<br>Зменшення витрат на організацію діяльності.<br>Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання. |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Можливість додаткових доходів автоперевізників внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень та потенційного збільшення кількості замовлень.</p> <p>Створення умов для додаткової бази оподаткування та додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів.</p> <p>Створення умов для розвитку ринку праці</p> |
|--|--|

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   |
|---|-----------------|---|
| <p>Альтернатива 1.<br/>Збереження чинного регулювання</p> | <p>Відсутні</p> | <p>Прямі фінансові витрати відсутні, але збереження чинного регулювання призведе до зниження авторитету органів державної влади внаслідок недотримання декларованого курсу на лібералізацію господарської діяльності.</p> <p>Подальша тінізація ринку автомобільних перевезень.</p> <p>Нормативно-правовий акт Міністерства інфраструктури України не</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | відповідатиме актам вищої юридичної сили                             |
| Альтернатива 2.<br>Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта уряду України чи закону) | Відсутні   | Аналогічно витратам альтернативи 1                                   |
| Альтернатива 3.<br>Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»               | Виконання зобов'язань держави щодо лібералізації умов ведення господарської діяльності.<br>Створення умов для додаткової бази оподаткування та додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів.<br>Створення умов для розвитку ринку праці | Відсутні.<br>Витрати часових та адміністративних ресурсів зменшаться |

#### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернативи  | Вигоди   | Витрати   |
|---|----------|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | Відсутні | Витрати часових ресурсів для оформлення своєї участі у групі пасажирів, яка перевозиться перевізником.<br>Незабезпечення захисту персональних даних |
| Альтернатива 2.<br>Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення | Відсутні | Аналогічно витратам альтернативи 1  |



|  |   |          |
|--|---|----------|
| пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону)  |   |          |
| Альтернатива 3. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Створення можливості для зменшення бюрократичних процедур оформлення пасажирів для поїздки у вигляді нерегулярного перевезення. Захист персональних даних пасажирів | 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 | 90     | 1910    | 1000 | 11500 | 14500 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 0,6%   | 13,1%   | 6,9% | 79,3% | 100%  |

| Вид альтернативи   | Вигоди   | Витрати  |
|--|----------|--|
| Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання           | Відсутні | Витрати додаткових часових та адміністративних ресурсів для організації перевезення. Ускладнене діловодство. Можлива упущена вигода від втрати замовника, обтяженого бюрократичними процедурами замовлення перевезення |
| Альтернатива 2. Розроблення проекту акта вищої юридичної | Відсутні | Аналогічно витратам альтернативи 1.  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону)</p>   |   | <p>Наявність додаткового до положень цивільного та господарського законодавства втручання держави у господарські відносини між замовником нерегулярних перевезень та їх виконавцем</p> |
| <p>Альтернатива 3. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».</p> | <p>Можливість додаткових доходів внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень, та потенційного збільшення кількості замовлень.<br/>Лібералізація правил провадження господарської діяльності.<br/>Зменшення регулятивних процедур.<br/>Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання.</p> | <p>Відсутні.<br/>Витрати часових та адміністративних ресурсів зменшаться</p>   |

Витрати на виконання вимог регуляторного акта з боку суб'єктів господарювання відсутні, окрім витрат незначного часу на ознайомлення із його положеннями.

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

| <p>Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)</p> | <p>Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)</p> | <p>Коментарі щодо присвоєння відповідного бала</p>  |
|---|--|---|
| <p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>                         | <p>1</p>   | <p>Зарегульованість відносин між суб'єктами господарювання.<br/>Відсутність умов розвитку ринку перевезень.<br/>Відсутність передумов для збільшення доходів автоперевізників та збільшення</p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   |   | <p>бази оподаткування прибутку суб'єктів господарювання.<br/>Відсутність передумов для розвитку ринку праці.<br/>Відсутність умов для детінізації ринку перевезень.<br/>Низький рівень безпеки та якості перевезень автобусами</p>   |
| <p>Альтернатива 2.<br/>Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону)</p> | 1 | <p>Неефективний та недоцільний спосіб досягнення поставлених цілей.<br/>Коментарі, аналогічні до альтернативи 1</p>  |
| <p>Альтернатива 3.<br/>Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»</p>               | 4 | <p>Узгодження актів нижчої юридичної сили з актами законодавства вищої юридичної сили.<br/>Бал присвоєно з огляду на те, що саме таким способом буде досягнуто цілі державного регулювання:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- забезпечення виконання вимог законів України «Про автомобільний транспорт», «Про захист персональних даних», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;</li> <li>- приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;</li> <li>- удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту;</li> </ul> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- створення умов для отримання пасажирями якісних послуг і належного комфорту;</li> <li>- зменшення регуляторного тиску держави на суб'єктів господарювання;</li> <li>- створення умов для конкурентоспроможності бізнесу;</li> <li>- спрощення провадження господарської діяльності;</li> <li>- виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності;</li> <li>- захист персональних даних пасажирів;</li> <li>- створення умов для розвитку ринку праці</li> </ul> |
|--|--|---|

| Рейтинг результативності                          | Вигоди (підсумок)  | Витрати (підсумок)   | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу   |
|---|--|--|--|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання | <p>Для держави: відсутні.</p> <p>Для громадян: відсутні.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: відсутні</p> | <p>Для держави: невиконання задекларованих перед громадянами та бізнесом заходів, спрямованих на зменшення бюрократичних процедур та зниження рівня жорсткості регулювання господарських відносин.</p> <p>Втрата можливості виведення перевізників, що</p> | Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам держави, потребам надавачів та споживачів послуг |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|   |  | <p>здійснюють нерегулярні перевезення із «тіньового» сектору економіки.</p> <p>Втрата можливості розвитку ринку праці.</p> <p><b>Для громадян:</b> витрати часових ресурсів на оформлення поїздки під час нерегулярних перевезень.</p> <p>Незахищеність персональних даних та доступ до них третіх осіб.</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> залишаються витрати на адміністрування та оформлення нерегулярних перевезень пасажирів.</p> <p>Упущена вигода від втрати замовників через жорстке регулювання процедури оформлення нерегулярного перевезення</p> |   |
| <p>Альтернатива 2. Розроблення проекту акта вищої юридичної сили,</p> | <p><b>Для держави:</b> відсутні.</p> <p><b>Для громадян:</b> відсутні.</p> | <p><b>Для держави:</b> аналогічні до витрат альтернативи 1.</p>   | <p>Альтернатива показала себе такою, що не відповідає</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону)</p>  | <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b><br/>відсутні</p>   | <p><b>Для громадян:</b><br/>аналогічні до витрат альтернативи 1.<br/><b>Для суб'єктів господарювання:</b><br/>аналогічні до витрат альтернативи 1</p>  | <p>потребам надавачів та споживачів послуг</p>   |
| <p>Альтернатива 3. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»</p> | <p><b>Для держави:</b><br/>виконання зобов'язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності. Забезпечення розвитку ринку автоперевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності. Створення нових робочих місць.<br/><b>Для громадян:</b><br/>можливість користування якісними послугами автоперевізників. Уникнення бюрократичних процедур. захист персональних даних.<br/><b>Для суб'єктів господарювання:</b><br/>лібералізація правил</p> | <p><b>Для держави:</b><br/>додаткових витрат не очікується.<br/><b>Для громадян:</b><br/>додаткових витрат не очікується.<br/><b>Для суб'єктів господарювання:</b><br/>витрати незначного часу на ознайомлення із положеннями акта в мережі Інтернет або у офіційних друкованих засобах масової інформації</p> | <p>Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей</p> |



|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <p>провадження господарської діяльності.<br/> Зменшення регулятивних та дозвільних процедур.<br/> Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин.<br/> Зменшення витрат на організацію діяльності.<br/> Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб'єктів господарювання.<br/> Можливість додаткових доходів внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень та потенційного збільшення кількості замовлень</p> |  |  |
|--|---|--|--|

| Рейтинг   | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
|---|---|--|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання | Переваги відсутні   | Відсутні   |
| Альтернатива 2.<br>Розроблення проекту акта вищої | Переваги відсутні   | Відсутні   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону)                                  |   |  |
| Альтернатива 3. Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Вирішення проблеми лежить у правовій площині. Міністерство пропонує обрати цю альтернативу, оскільки, по-перше, акт Міністерства на цей час суперечить положенням Правил, по-друге - буде досягнуто цілі державного регулювання | Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |

#### 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 про затвердження типової форми.

Натомість основні питання здійснення нерегулярних автомобільних перевезень та укладення відповідного договору 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, розміщення на веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

##### Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

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

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).

Загалом прийняття акта спрямоване на спрощення державного регулювання, що забезпечить зменшення витрат ресурсів як суб'єктів господарювання, так і державних органів.

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.

### **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.<br>За рахунок розвитку ринку автоперевезень, його детінізації, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників, збільшення податку з доходів фізичних осіб завдяки збільшенню кількості робочих місць. |
| Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта   | Близько 14500.<br>Кількість суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезень та на яких поширюватиметься дія акта, не обмежується.<br>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 з 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                                |

### **ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

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

Базове відстеження результативності 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 регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, 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 регуляторного акта буде здійснюватиме 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 01.10.2017 по 20.04.2018.

| Порядковий номер | 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                | Статистична інформація Міністерства інфраструктури України та Державної служби України з безпеки на транспорті. Інтернет-консультації (соціальні мережі; опрацювання зауважень та голосувань за проекти актів вищої юридичної сили з цього питання) | 5                                      | Установлена кількість автомобільних перевізників та показники маршрутної мережі в Україні показники щодо нерегулярних автомобільних перевезень     |
| 2                | Робочі зустрічі з представниками Укртрансбезпеки та заслуховування інформації за наслідками перевірки перевізників, що здійснюють нерегулярні перевезення пасажирів   | 5                                      | Установлено показники щодо нерегулярних автомобільних перевезень, з'ясовано основні порушення при здійсненні нерегулярних автомобільних перевезень |
| 3                | Узагальнення інформації за наслідками розгляду звернень суб'єктів господарювання –  | 3                                      | Установлено основні проблемні моменти при здійсненні   |

|   |   |    |  |
|---|---|----|--|
|   | автомобільних перевізників, а також звернень громадян   |    | оформлення перевезень  |
| 4 | Консультації з суб'єктами господарської діяльності, що надають консалтингові послуги у сфері автомобільних перевезень | 15 | Установлено основні проблемні аспекти, що ускладнюють процедуру здійснення нерегулярних автомобільних перевезень |

## 2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва

Кількість суб'єктів, що проваджують господарську діяльність з перевезення пасажирів автобусами, станом на 01.01.2018 становить близько 14,5 тис. (ліцензіатів), у тому числі малого підприємництва (ліцензіатів) близько 1 тис. (ліцензіатів) та мікропідприємництва близько 11,5 тис. (ліцензіатів);

питома вага суб'єктів мікропідприємництва в загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив становить 79,3% (відсотків), а суб'єктів малого підприємництва – 6,9% (відсотків) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного впливу регуляторного акта).

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

| Порядковий номер  | 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)                                  | X   | X                             | X                      |
| 2   | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи | X   | X                             | X                      |



|  |  |                        |   |   |
|--|--|------------------------|---|---|
|  | місцевого самоврядування   |                        |   |   |
| 3  | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)                          | X                      | X | X |
| 4  | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)  | X                      | X | X |
| 5  | Інші процедури (уточнити):   | X                      | X | X |
| 5.1  | Витрати на придбання засобів, зокрема, обладнання необхідних для входження на ринок (одноразові витрати) | X                      | X | X |
| 6  | Разом, гривень<br>Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)   | X                      | X | X |
| 7  | Кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць       | 11,5 тис. (ліцензіати) |   |   |
| 8  | Сумарно, гривень   | X                      | X | X |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування |  |                        |   |   |
| 9  | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання  | X                      | X | X |
| 10   | Процедури організації виконання вимог регулювання  | X                      | X | X |
| 11   | Процедури офіційного звітування  | X                      | X | X |

|    |   |           |   |   |
|----|---|-----------|---|---|
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок   | X         | X | X |
| 13 | Інші процедури (уточнити):  | X         | X | X |
| 14 | Разом, гривень (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)  | X         | X | X |
| 15 | Кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць  | 11,5 тис. |   |   |
| 16 | Сумарно, гривень відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15) | X         | X | X |

#### Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державними органами, для яких здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання, є: центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; Рада міністрів Автономної Республіки Крим або обласні державні адміністрації, районні державні адміністрації; Київська міська державна адміністрація; виконавчі органи сільської, селищної, міської ради.

| Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника держоргану відповідні | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на | Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедур | Витрати на адміністрування регулювання* |
|--|-----------------------------------|---|--|--|---|
|--|-----------------------------------|---|--|--|---|

| господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікропідприємництва) |   | ої категорії (заробітн а плата) | одного суб'єкта | и регулюва ння | (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                 |
| 2.1. камеральні   | X | X                               | X               | X              | X                 |
| 2.2. виїзні   | X | X                               | X               | X              | X                 |
| 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 |
| 8. Разом за рік   | X | X | X | X | X |
| 9. Сумарно за п'ять років   | X | X | X | X | X |

Якщо державне регулювання передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу), необхідно визначити повний запланований річний бюджет нового органу (структурного підрозділу)

0 x 5 років = 0 гривень.

| № | Назва державного органу | Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п'ять років, гривень | Витрати на адміністрування регулювання за рік, гривень |
|---|-------------------------|--|--|
| 1 | X                       | X  | X  |

#### 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 | X                                  | X              |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання   | X                                  | X              |
| 4 | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва  | X                                  | X              |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | X | X |
|---|--|---|---|

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

На основі оцінки сумарних витрат малого підприємництва на виконання запланованого регулювання (за перший рік регулювання та за п'ять років) з метою вимірювання питомої вартості адміністративного навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва компенсаторні механізми не плануються на тій підставі, що державне регулювання в цьому випадку скасовується.

| Повторна оцінка витрат суб'єктів малого підприємництва для скорегованих процедур |  |   |  |
|--|--|---|--|
| №  | Показник   | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за перший рік, гривень | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за п'ять років, гривень |
| 1  | Заплановане регулювання  | X   | X  |
| 2  | За умов застосування компенсаторних механізмів для малого підприємництва | X   | X  |
| 3  | Сумарно: зміна вартості регулювання малого підприємництва                | X   | X  |

# Міністерство інфраструктури України

---

## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»

27 Листопада 2018, 15:35

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» (далі - наказ) розроблено за власною ініціативою Міністерства інфраструктури України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами) (далі - Правила).

Застосування на практиці положень наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі із нелегальними перевізниками. На підставі цього, Мінінфраструктури було зроблено висновок про те, що боротьба із перевізниками, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення під виглядом нерегулярних, має здійснюватися шляхом активізації діяльності контролюючих органів, зокрема, Укртрансбезпеки у межах наданих їм повноважень.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил та 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 інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

Наказом спрощуються умови ведення господарської діяльності; підтримується задекларований Урядом України курс на лібералізацію ведення бізнесу; зменшується втручання держави у договірні відносини між учасниками ринку пасажирських автомобільних перевезень.

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](mailto:miy@mtu.gov.ua), [yusina@mtu.gov.ua](mailto:yusina@mtu.gov.ua).

---

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30450.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



📄 → [Оголошення](#) → 27 Листопада 2018, 15:35

[Наші дії](#)

## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

**«Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331»**

27 Листопада 2018, 15:35

◀ [Оголошення](#) ◀ [Інформація про діяльність](#) ◀ [Повідомлення про зацікавленіх](#)

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» (далі - наказ) розроблено за власною ініціативою Міністерства інфраструктури України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами) (далі - Правила).

Застосування на практиці положень наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі із нелегальними перевізниками. На підставі цього, Мінінфраструктури було зроблено висновок про те, що боротьба із перевізниками, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення під виглядом нерегулярних, має здійснюватися шляхом активізації діяльності контролюючих органів, зокрема, Укртрансбезпеки у межах наданих їм повноважень.

Враховуючи викладене, відповідно до Правил та 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 інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

Наказом спрощуються умови ведення господарської діяльності; підтримується задекларований Урядом України курс на лібералізацію ведення бізнесу; зменшується втручання держави у договірні відносини між учасниками ринку пасажирських автомобільних перевезень.

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](mailto:miy@mtu.gov.ua), [vusina@mtu.gov.ua](mailto:vusina@mtu.gov.ua).

ВСІ ОГЛОШЕННЯ

[Поділитись 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