



**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)**

01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14

тел.: (044) 351-47-66, 351-44-31, 351-47-89; факс тел.: (044) 351-47-62,
e-mail: contact@dsbt.gov.ua, сайт: dsbt.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39816845

Державна регуляторна служба
України

Державна служба України з безпеки на транспорті надсилає для погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта).

На виконання вимог статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», відповідно до § 37 та § 38 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950, просимо погодити проект акта у найкоротший термін, повний текст якого у зв'язку зі значним обсягом розміщений на офіційних веб-сайтах Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність» та Укртрансбезпеки (dsbt.gov.ua) у розділі «Діяльність/ Консультації з громадськістю/ Електронні консультації з громадськістю».

Матеріали погодження просимо надати в паперовому вигляді та електронною поштою на адресу: budchuk@dsbt.gov.ua

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 5 арк. в 1 прим.
2. Копія пояснювальної записки на 4 арк. в 1 прим.
3. Аналіз регуляторного впливу на 17 арк. в 1 прим.
4. Тест малого підприємства на 11 арк. в 1 прим.
5. Прогнозу впливу на 1 арк. в 1 прим.
6. Копія висновку про проведення антидискримінаційної експертизи на 1 арк. в 1 прим.
7. Копія висновку про проведення гендерно-правової експертизи на 2 арк. в 1 прим.
8. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

УВ Державна служба України з
безпеки на транспорті
429/02/14-19 від 29.03.2019

М. НОНЯК

Наталка Будчик 456 22 22



арк. 1

ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ
№ 03, 04 2019
Вх. № 8037/0/19-19

044658

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від «___» _____ 2019 р. № _____

Київ

Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України

Відповідно до пункту 24 частини першої статті 7 і абзацу першого частини другої статті 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Затвердити Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, що додаються.

2. Установити, що:

1) видані до набрання чинності Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» та цією постановою ліцензії на право провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом та видані ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом - є чинними;

2) ліцензії на право провадження господарської діяльності з:

внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами; внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями - надають право провадити господарську діяльність з внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів;

міжнародних перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами; міжнародних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями - надають право провадити господарську діяльність з міжнародних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів;

міжнародних перевезень вантажів (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

3) строк, протягом якого ліцензіати, які провадять господарську діяльність, зазначену в підпунктах 1 та 2 цього пункту, подають до органу ліцензування документи та відомості, визначені частиною третьою статті 15 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», становить десять місяців.

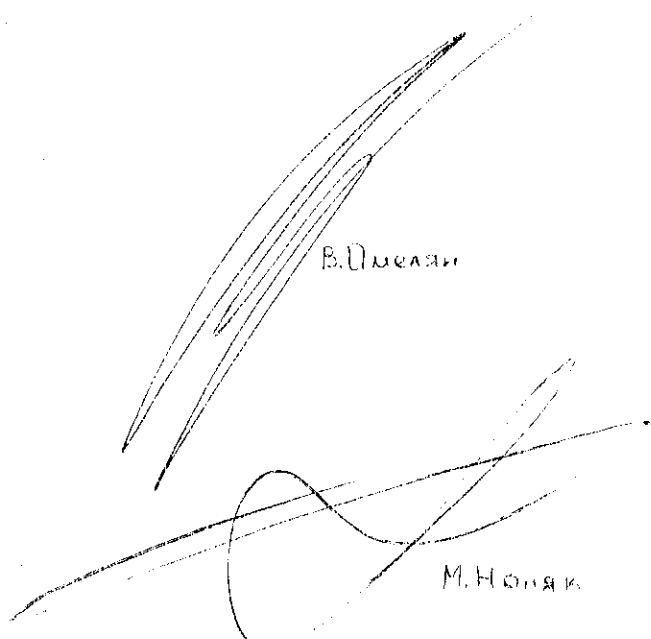
3. Визнати такими, що втратили чинність, постанови Кабінету Міністрів України згідно з переліком, що додається.

4. Міністерствам та іншим центральним органам виконавчої влади у двомісячний строк привести власні нормативно-правові акти у відповідність із цією постановою.

5. Ця постанова набирає чинності з дня, наступного за днем її опублікування, крім підпункту 3 пункту 2, який набирає чинність через два місяці.

Прем'єр-міністр України

В. ГРОЙСМАН



В. Омелян

М. Гришук

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від «___» _____ 2018 р. № _____

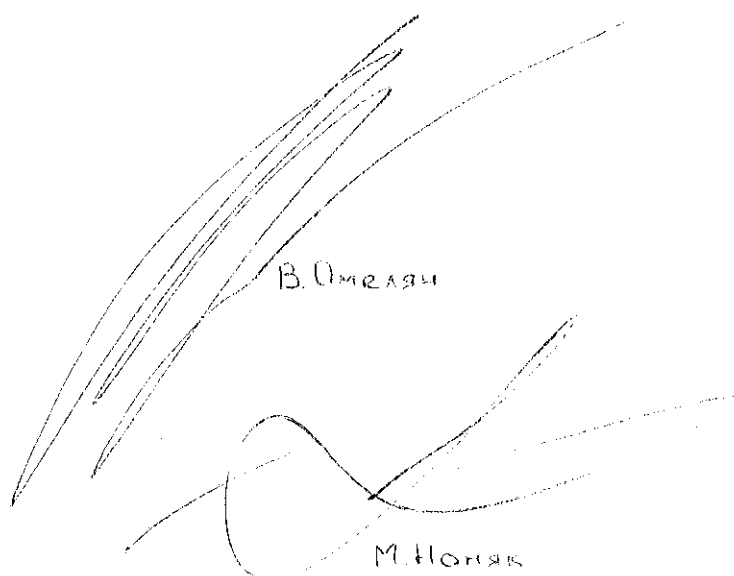
ПЕРЕЛІК
постанов Кабінету Міністрів України, що втратили чинність

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 98, ст. 3358).

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 04 лютого 2016 р. № 42 «Про внесення зміни до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 р. № 1001» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 11, ст. 476).

3. Пункт 9 змін, що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 04 лютого 2016 р. № 100 (Офіційний вісник України, 2016 р., № 16, ст. 636).

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 537 «Про внесення зміни до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 68, ст. 2289).



В. Омелян

М. Гончак

ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ

**провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів,
небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень
пасажирів та вантажів автомобільним транспортом**

Загальні положення

1. Ці Ліцензійні умови встановлюють вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії, а також кадрових, організаційних, технологічних вимог, обов'язкових для виконання ліцензіатом під час провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

2. У цих Ліцензійних умовах терміни вживаються у значенні, наведеному у законах України «Про ліцензування видів господарської діяльності», «Про автомобільний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про відходи», «Про електронні довірчі послуги».

3. Дія цих Ліцензійних умов поширюється на всіх суб'єктів господарювання незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності (далі - суб'єкти господарювання), які провадять вид господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (далі - господарська діяльність).

4. Господарська діяльність, може провадитись за одним або декількома частинами виду, а саме:

- 1) внутрішні перевезення пасажирів на таксі;
- 2) внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- 3) внутрішні перевезення пасажирів автобусами;
- 4) внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів;
- 5) міжнародні перевезення пасажирів на таксі;
- 6) міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- 7) міжнародні перевезення пасажирів автобусами;
- 8) міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів;
- 9) міжнародні перевезення вантажів (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

Технологічні вимоги щодо наявності певної матеріально-технічної бази

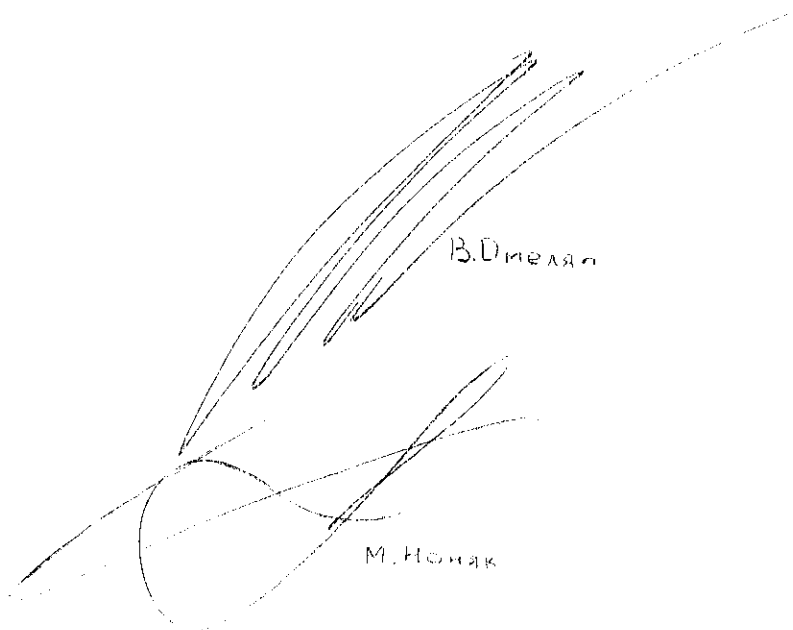
26. Матеріально-технічна база, яка забезпечує виконання технологічних операцій з організації автомобільних перевезень, включає:

- 1) службове приміщення, у якому зберігаються документи, передбачені для зберігання цими Ліцензійними умовами;
- 2) спеціально пристосовані приміщення, гаражі, майданчики, стоянки для зберігання автобусів або спеціально відведені для зберігання інших транспортних засобів майданчики поза житловими зонами;
- 3) устаткування для перевірки технічного стану транспортного засобу;
- 4) виробничі споруди та засоби для:
 - проведення технічного обслуговування транспортних засобів;
 - проведення операцій з відновлення справності транспортних засобів, їх складових частин (систем) або відновлення їх ресурсу.

27. У разі планового або позапланового припинення господарської діяльності (у зв'язку з неможливістю використання матеріально-технічної бази, виникненням обставин непереборної сили тощо) ліцензіат зобов'язаний відновити забезпечення виконання вимог цих Ліцензійних умов після закінчення зазначених обставин.

Спеціальні вимоги

28. Під час провадження господарської діяльності відповідно до отриманої ліцензії не допускається здійснення щодо суб'єкта господарювання контролю у значенні, наведеному в статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», резидентами держав, що здійснюють збройну агресію проти України, у значенні, наведеному в статті 1 Закону України «Про оборону України», та/або дії яких створюють умови для виникнення воєнного конфлікту та застосування воєнної сили проти України.



B. D. Melnyk

M. Honchak

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Мета: удосконалення і спрощення процедури отриманні ліцензії на перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, а також приведення у відповідність Ліцензійних умов із вимогами Європейського Союзу

1. Підстава розроблення проекту акта

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта) розроблено у зв'язку з необхідністю приведення Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001, у відповідність із вимогами частини дев'ятої статті 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII, у частині виконання Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС, з огляду на численні скарги та зауваження автомобільних перевізників і громадських організацій щодо складної процедури отримання ліцензій.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

У сфері ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом є ряд проблем, які необхідно вирішити щодо неналежного рівня безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості таких перевезень, неналежного рівня безпеки внутрішніх перевезень небезпечних

вантажів та небезпечних відходів, а також привести у відповідність до вимог Європейського Союзу Ліцензійні умови.

Проект акта відповідає цілям Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

3. Суть проекту акта

Удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензій на право провадження діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, а також підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті шляхом виведення з ринку нелегальних перевізників, які не отримали ліцензії та посилення контролю за виконанням автомобільними перевізниками вимог законодавства.

4. Правові аспекти

У цій сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти:

Закон України «Про транспорт»;

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»;

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікована Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII;

Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень, і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС;

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

постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує додаткового фінансування з Державного бюджету України.

6. Прогноз впливу

Проект акта є регуляторним актом.

Проект акта за предметом правового регулювання не матиме впливу на :

розвиток регіонів;

ринок праці;

громадське здоров'я;

екологію та навколишнє природне середовище;

інші сфери суспільних відносин.

6-1. Стратегічна екологічна оцінка

Проект акта не стосується питань стратегічної екологічної оцінки та заходів, передбачених для проведення моніторингу наслідків виконання документа державного планування для довкілля, у тому числі для здоров'я населення.

7. Позиція заінтересованих сторін

Стосовно проекту акта проводилися консультації із заінтересованими сторонами.

Реалізація акта матиме впливу на ключові інтереси заінтересованих сторін.

Реалізація акта матиме впливу на інтереси окремих верств (груп) населення, об'єднаних спільними інтересами, суб'єктів господарювання тощо.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку.

Проект акта не стосується соціально-трудової сфери.

Проект акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

8. Громадське обговорення

Проект акта розміщено на офіційних веб-сайтах Державної служби України з безпеки на транспорті та Міністерства інфраструктури України для отримання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб та їх об'єднань.

9. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує погодження з Міністерством фінансів України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Державною регуляторною службою України.

10. Правова експертиза

Проект акта буде направлено на проведення правової експертизи Міністерством юстиції України.

11. Запобігання дискримінації

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

11-1. Відповідність принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків

У проекті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

12. Запобігання корупції

Проект акта не містить правил і процедур, які мають ризики вчинення корупційних правопорушень.

13. Прогноз результатів

Реалізація проекту акта підвищить ефективність здійснення функцій ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Голова Державної служби України
з безпеки на транспорті

М. НОНЯК

« _____ » _____ 20__ р.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
Н. В. Кравченко
29.03.2019

[Handwritten signature]
29.03.2019 *[Handwritten signature]*

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження
Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення
пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних
перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»

I. Визначення проблеми

Розвиток та безпечність автомобільного транспорту є стратегічним напрямом державної економічної політики України, оскільки функціонування цієї галузі є необхідною передумовою забезпечення належного рівня життя населення та економічного зростання держави.

Станом на 01.11.2018 в Україні здійснюють господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом 42 792 ліцензіатів.

У сфері ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом є ряд проблем, які необхідно вирішити, а саме:

1. Неналежний рівень безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості таких перевезень

В Україні, за даними ВООЗ, смертність через аварії на дорогах вдвічі вища, ніж в країнах Європейського Союзу, а порівняно з деякими країнами Європи – навіть втричі.

Значна кількість аварій відбувається за участю ліцензіатів перевізників, в тому числі на пасажирських перевезеннях, через втому водія або перевищення максимальної швидкості руху, допустимої для даного типу транспортного засобу.

Так, за період з 01.01.2018 по 31.12.2018 в Україні, з вини водіїв автобусів, скоєно 163 дорожньо-транспортних пригод. Як наслідок, загинуло 28 людей та 427 травмовано.¹

2. Неналежний рівень безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів

Транспортом загального користування щорічно в Україні перевозиться понад 3 млрд. т. вантажів, у тому числі велика кількість небезпечних. 60 % вантажних перевезень припадає на залізничний транспорт, 26 % — на автомобільний і 14 % — на річковий і морський.

¹ Патрульна поліція (<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>).

Великою небезпекою для життя, здоров'я людей та для навколишнього природного середовища є перевезення (до 15 % від загального обсягу вантажів) вибухонебезпечних, хімічних, радіоактивних, легкозаймистих та інших речовин.

Так, за період з 01.01.2018 по 31.12.2018 року в Україні, з вини ліцензованого транспорту, скоєно 2551 дорожньо-транспортних пригод.²

Зростання виникнення аварій на транспорті, пов'язані зокрема із порушенням водіями правил-дорожнього руху, скороченням оновлення основних фондів, високим рівнем (50 % і більше) зносу транспортних засобів, використанням транспортних засобів, що підлягають списанню, маніпуляціями із пристроями обмеження швидкості (приведення їх у не робочий стан), перевезенням небезпечних вантажів та небезпечних відходів легковими автомобілями тощо.

3. Щодо недосконалості та складності процедури отримання ліцензії на провадження зазначеної вище господарської діяльності, а також невідповідності, в певних випадках, Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001(далі – Ліцензійні умови), реаліям сьогодення

До Державної служби України з безпеки на транспорті надходять численні скарги, зауваження з боку автомобільних перевізників та громадських організацій щодо складності процедури отримання ліцензії на провадження зазначеної вище господарської діяльності, а також щодо невідповідності, в певних випадках, Ліцензійних умов реаліям сьогодення.

Так, на думку перевізників є зайвим регулювання питання щодо перевезення пасажирів у нічний час для нерегулярних перевезень автобусами. Оскільки, таке регулювання є доречним при здійсненні лише регулярних перевезень пасажирів автобусами.

Крім того, необхідно врегулювати питання, в частині розширення кваліфікації медичних працівників, які мають право проводити медичні огляди, оскільки, на сьогодні медичні працівники, що провадять щозмінні медичні огляди водіїв, повинні мати кваліфікацію лікаря лікувального профілю та/або молодшого працівника з медичною освітою за спеціальністю «сестринська справа», «лікувальна справа». При цьому, поза увагою залишились молодші медичні працівники за спеціальністю «фельдшер».

Також, необхідно врегулювати питання, в частині розширення кваліфікації персоналу, який перевіряє технічний стан та виконує роботи з технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, оскільки, відповідно до

² Патрульна поліція (<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>).

Ліцензійних умов такий персонал повинен мати виключно професійно-технічну освіту за спеціальністю “слюсар з ремонту автомобілів” або вищу освіту за спеціальністю “автомобілі та автомобільне господарство”. При цьому, спеціалісти, які мають відповідну кваліфікацію з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, залишились поза увагою регуляторного органу.

Крім того, на думку перевізників є зайвим необхідність подавати органу ліцензування завірені копії договорів, що укладаються із суб'єктами господарювання, які надають послуги з виконання технологічних операцій, а також завірені заявником копії свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та тимчасових реєстраційних талонів, якщо передбачено їх оформлення. Оскільки, відповідно до статті 3 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» органам ліцензування забороняється вимагати надання суб'єктами господарювання документів з державних паперових або електронних інформаційних ресурсів.

4. Щодо невідповідності Ліцензійних умов вимогам Регламенту (ЄС) №1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС та Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ

28 травня 2015 року в м. Лейпциг міністри транспорту країн – членів Міжнародного Транспортного Форуму, у тому числі й України, підписали Хартію Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень (далі – Хартія Якості).

Хартія Якості набула чинності 1 січня 2016 року. Положення її Глав I–IV мають застосовуватись до всіх міжнародних автомобільних вантажних перевезень, що здійснюватимуться за дозволами Європейської Конференції Міністрів Транспорту з 1 січня 2018 року як вітчизняними, так й іноземними перевізниками.

Положення Хартії Якості містять вимоги до перевізників, які мають намір здійснювати міжнародні автомобільні вантажні перевезення.

Зокрема, автоперевізники повинні відповідати таким вимогам:

- 1) реєстрації як суб'єкта господарювання в країні-члені;
- 2) мати бездоганну ділову репутацію;
- 3) мати належний фінансовий стан;
- 4) мати професійно компетентних менеджерів та водіїв.

Слід зауважити, що норми Хартії Якості узгоджуються з положеннями Регламенту (ЄС) №1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС (далі – Регламент (ЄС) № 1071/2009).

Згідно з додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, Україна має імплементувати положення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 у національне законодавство для всіх транспортних підприємств, залучених до міжнародних транспортних перевезень, протягом 3 років (до 1 листопада 2017 р.), а для всіх інших підприємств – протягом 7 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Водночас на сьогодні законодавство України, у тому числі Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001, якими визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата і засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час провадження зазначеної діяльності, не містить ні положень Хартії Якості, ні положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

Відповідно до Порядку проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 р. № 757, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 серпня 2004 р. за № 1076/9675 (зі змінами), для участі у конкурсі на отримання дозвільних документів ЄКМТ подається лист-повідомлення (у паперовій формі) або анкета (в електронній формі) для участі у конкурсі на отримання дозволу(ів) ЄКМТ, у яких зазначаються: номер шасі, державний реєстраційний номер, категорія екологічності (4, 5, 6), реквізити договору фінансового лізингу. Оскільки Регламентом (ЄС) № 1071/2009 та Хартією Якості передбачено обов'язкове облаштування транспортних засобів, які здійснюють міжнародні пасажирські та вантажні перевезення, перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, пристроями обмеження швидкості, то для здійснення таких перевезень перевізник зобов'язаний обладнати такі транспортні засоби зазначеними пристроями.

Крім того, враховуючи невідповідність чинних Ліцензійних умов автомобільних перевізників, що мають намір здійснювати міжнародні вантажні перевезення за дозволом багатосторонньої квоти ЄКМТ, вимогам Хартії Якості, Україна може бути позбавлена права на отримання дозволів ЄКМТ у наступні роки.

Слід зауважити, що дозвіл ЄКМТ – це документ, який дає право на використання автомобільного транспортного засобу автомобільного перевізника –

резидента для міжнародного автомобільного перевезення вантажу або проїзду без вантажу або проїзд без вантажу територією іноземних держав – членів ЄКМТ упродовж визначеного в ньому строку. Таким чином, дозволи ЄКМТ дають змогу автомобільним перевізникам здійснювати міжнародні автомобільні перевезення вантажу та отримувати прибуток.

Водночас позбавлення України права на отримання дозволів ЄКМТ у наступні роки може спричинити масштабні фінансові втрати суб'єктів господарювання та держави. Імовірні втрати автомобільних перевізників у грошовому еквіваленті перевищуватимуть 3 млрд грн на рік. Втрати держави пов'язані насамперед із відсутністю надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втраченою позитивною репутацією України як транспортної держави.

Наразі Законом України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, та (або) фахівці, призначені ними відповідальними за організацію та безпеку перевезень, повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію. Тобто, в будь-якому випадку, чи це буде власник чи назначений фахівець, установою, організацією або фізичною особою-підприємцем які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів виконується вимога щодо наявності особи, відповідальної за організацію та безпеку перевезень. Дана норма сприяє забезпеченню належного рівня безпеки при здійсненні міжнародних перевезень автомобільним транспортом. Однак, що стосується внутрішніх перевезень (вантажних та пасажирських), відсутні вимоги в нормативних актах щодо наявності у суб'єктів таких фахівців, які здійснюють такі перевезення, що негативно впливає на безпеку перевезень.

Існуючі проблеми справляють вплив на:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

діючих регуляторних актів, оскільки чинним законодавством порушені питання не врегульовані.

Розв'язання описаних вище проблем можливе, також, за допомогою впровадження на нормативно-правовому рівні основних положень Хартії Якості та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг;

забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом;

забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг;

зменшення ризиків потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди;

удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;

створення рівних умов конкуренції. Гармонізація умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави;

імплементация Регламенту (ЄС) № 1071/2009 та Хартії Якості.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива I Збереження status quo</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	<p>Такий спосіб не забезпечує досягнення цілей державного регулювання щодо: забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом; забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; зменшення ризиків потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди; удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; створення рівних умов конкуренції; гармонізація умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави;</p>

	імплементатії основних положень Хартії Якості та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.
<p>Альтернатива 2</p> <p>Прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»</p> <p>Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	<p>Запропонований спосіб вирішення зазначених проблем є найбільш доцільним, оскільки дозволить забезпечити: належний рівень безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; належний рівень безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом; належний рівень безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; належний рівень безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Зменшити ризики потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди; удосконалить та спростить процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; створення рівних умов конкуренції; гармонізує умови конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави; імплементує основні положення Хартії Якості та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Втрати держави пов'язані насамперед із відсутністю надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України як транспортної держави, зокрема у разі позбавлення України права на отримання дозволів СКМТ.
Альтернатива 2	Зменшення рівня смертності на дорогах. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Дотримання Україною зобов'язань, взятих на себе під	Відсутні.

	час підписання Хартії Якості, безперешкодний рух товарів між країнами, збереження робочих місць, експорт товарів українських виробників, надходження коштів до бюджетів усіх рівнів.	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Витрати, пов'язані з ліквідацією наслідків ДТП(відновлення здоров'я, поховання тощо)
Альтернатива 2	Отримання безпечних та якісних послуг.	Реалізація не потребуватиме додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання*:

Показник	Великі*	Середні*	Малі*	Мікро*	Разом*
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць			39 000		39 000
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків			100%		100%

*За інформацією Укртрансбезпеки.

Оцінюються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів та внутрішнього і міжнародного перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв обмеження швидкості, їх встановлення та обслуговування. Проте ліцензіати які здійснюють міжнародні перевезення вже обладнані пристроями обмеження руху, з огляду на це не потребуватимуть додаткових витрат після впровадження запропонованого регулювання. У зв'язку з цим було зроблено припущення щодо кількості суб'єктів господарювання які понесуть витрати після впровадження регулювання у кількості 13 990. Окрім цього, додатково здійснено розрахунок витрат суб'єктів господарювання, щодо прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, що мають ліцензії на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та є суб'єктами малого (у тому числі мікро-) підприємництва) (окрім самозайнятих осіб та ліцензіатів яким необхідно виконати вимоги регулювання щодо обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості) та становить 25 010.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Ситуація залишиться на існуючому рівні	Втрата позицій українських міжнародних перевізників на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, зменшення кількості робочих місць, фінансові втрати автомобільних перевізників, які в перерахунку виконання 130 000 рейсів перевищуватимуть 3 млрд грн на рік.
Альтернатива 2	<p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів - збереження позицій на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, збереження наявних робочих місць та створення нових, збільшення доходів автомобільних перевізників.</p> <p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів – спрощення процедури отримання ліцензії, зменшення вартості страхових послуг, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови.</p>	<p>Передбачаються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів та внутрішнього перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв обмеження швидкості, їх встановлення, обслуговування тощо. Усього витрати стосуватимуться 39 000 ліцензіатів. Сумарні витрати складатимуть 182 378 870 грн. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва здійснено в Додатку 4 (м-тест).</p>

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	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.
Альтернатива 2	4	Дозволить досягти поставлених цілей. Відповідає вимогам Європейського Союзу.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	<p>Для держави: Відсутні</p> <p>Для громадян: Відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Ситуація залишиться на існуючому рівні.</p>	<p>Втрати держави пов'язані насамперед із відсутністю надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України як транспортної держави, зокрема у разі позбавлення України права на отримання дозволів ЄКМТ.</p>	<p>Є недоцільною альтернативою, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідає вимогам Регламенту (ЄС) № 1071/2009 та Хартії Якості.</p>

		<p>Для громадян: Витрати, пов'язані з ліквідацією наслідків ДТП(відновлення здоров'я, поховання тощо)</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Втрата позицій українських міжнародних перевізників на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, зменшення кількості робочих місць, фінансові втрати автомобільних перевізників, які в перерахунку виконання 130 000 рейсів перевищуватимуть 3 млрд грн на рік.</p>	
Альтернатива 2	<p>Для держави: Зменшення рівня смертності на дорогах. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Дотримання Україною зобов'язань, взятих на себе під час підписання Хартії Якості, безперешкодний рух товарів між країнами, збереження робочих місць, експорт товарів</p>	<p>Для держави: Відсутні</p> <p>Для громадян: Реалізація не потребуватиме додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.</p> <p>Для суб'єктів господарювання:</p>	<p>Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного</p>

	<p>українських виробників, надходження коштів до бюджетів усіх рівнів.</p> <p>Для громадян: Отримання безпечних та якісних послуг.</p> <p>Для суб'єктів господарювання:</p> <p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів - збереження позицій на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, збереження наявних робочих місць та створення нових, збільшення доходів автомобільних перевізників.</p> <p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів – спрощення процедури отримання ліцензії, зменшення вартості страхових послуг, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови.</p>	<p>Передбачаються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів та внутрішнього перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв обмеження швидкості, їх встановлення, обслуговування тощо. Усього витрати стосуватимуться 39 000 ліцензіатів. Сумарні витрати складатимуть 182 378 870 грн. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва здійснено в Додатку 4 (м-тест).</p>	<p>регулювання та відповідатиме вимогам Регламенту ЄС №1071/2009 та Хартії Якості</p>
--	--	---	---

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Недоцільна, імовірні втрати автомобільних перевізників у грошовому еквіваленті перевищуватимуть 3 млрд грн на рік. Ризики зменшення надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України як транспортної держави.	Відсутні.
Альтернатива 2	Повністю відповідає вимогам сучасності та наблизить їх до вимог Європейського Союзу.	Відсутні

	Унеможливить втрати автомобільних перевізників та зменшить ризики не надходження до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втрати позитивної репутації України як транспортної держави.	
--	---	--

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

Для розв'язання проблем, визначених у розділі I цього аналізу регуляторного впливу, передбачається:

1) вдосконалення інформаційної системи органу ліцензування. В рамках Меморандуму про співпрацю між Міністерством інфраструктури України, Державним агентством електронного урядування України, Фондом «Євразія» (Проект міжнародної технічної допомоги «Прозорість і підзвітність у державному управлінні та послугах (TAPAS)» та Укртрансбезпекою розроблено систему «Електронний кабінет перевізника» та інтегровано її з системою «Єдина інформаційна система Укртрансбезпеки» (далі – Система). Призначенням Системи є забезпечення можливості збирання та обліку даних ліцензіатів.

Ця Система дозволяє: актуалізувати дані щодо існуючих перевізників та їх транспортних засобів; дозволяє перевізникам подавати документи до органу ліцензування в електронній формі; вдосконалення взаємодії між Укртрансбезпекою та перевізниками за рахунок надання можливості доступу до інформації; можливість розвитку у напрямку дистанційного використання даних при інспекційній діяльності; можливість подальшого розвитку порталу «Електронний кабінет перевізника» у напрямку надання адміністративних послуг.

30.08.2018 Систему введено в тестову експлуатацію, яка надає можливість усім автоперевізникам повідомляти про зміну даних до дійсної ліцензії в електронній формі (про транспорт, персонал, матеріально-технічну базу тощо).

Система доступна на сайті e-services.dsbt.gov.ua, а також – на Урядовому порталі kmi.gov.ua у розділі «Електронні послуги».

2) забезпечення організації перевезень пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом і забезпечення безпеки дорожнього руху, фахівцем з належним рівнем професійної компетентності та бездоганною діловою репутацією.

3) забезпечення гармонізації умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави;

4) скасування необхідності подавати органу ліцензування завірених копій договорів, що укладаються із суб'єктами господарювання, які надають послуги з виконання технологічних операцій, а також завірених заявником копій свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та тимчасових реєстраційних талонів;

- 5) розширення кваліфікації медичних працівників, які мають право проводити медичні огляди;
- 6) розширення кваліфікації технічного персоналу;
- 7) врегулювання питань щодо внутрішнього перевезення пасажирів автобусами у нічний час для нерегулярних перевезень;
- 8) забезпечення вимоги щодо обладнання автомобільного транспорту пристроями обмеження швидкості.

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 розміщенні на Урядовому порталі.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

- 1) придбати та встановити пристрої обмеження швидкості (у випадку необхідності);
- 2) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);
- 3) переглянути внутрішні операційні та управлінські процеси для забезпечення виконання вимог регулювання.

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

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.

Здійснено розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання. Додаток 4 (Тест малого підприємництва), додається.

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився, оскільки суб'єкти господарювання, які провадять ліцензовану діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом відносяться до суб'єктів малого підприємництва.

Прийняття постанови дозволить привести нормативно-правовий акт у відповідність до законодавства України та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

Прийняття та оприлюднення проекту постанови в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб'єктів господарювання, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття постанови не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

Державний контроль за дотриманням вимог цього регуляторного акта буде здійснюватися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на наземному транспорті.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт вступить в дію відповідно до вимог законодавства. Пропонується строк дії акта не обмежувати, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акта є постійною.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта – додаткових надходжень не передбачається.

2. Кількість суб'єктів, на яких поширюватиметься дія акта – не обмежується.

3. Розмір коштів і час, що витратять суб'єкти господарювання, пов'язані з виконанням вимог акта – середній:

Коштів – 12 713 грн ;

Часу — 11 робочих годин.

4. Кількість заяв, поданих суб'єктами господарювання з метою отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом:

- Кількість виданих органом ліцензування ліцензій
- Кількість відмов органу ліцензування у видачі ліцензії
- Кількість прийнятих рішень щодо залишених заяв без розгляду
- Кількість оскаржених рішень органу ліцензування

5. Кількість проведених органом ліцензування планових перевірок щодо дотримання ліцензіатами Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом:

- Кількість анульованих ліцензій

- Кількість оскаржених рішень про анулювання ліцензій
- 6. Кількість проведених органом ліцензування позапланових перевірок;
- 7. Кількість суб'єктів господарювання притягнутих до відповідальності за провадження господарської діяльності без отримання ліцензії;
- 8. Кількість транспортних засобів, які здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, які встановили пристрої обмеження швидкості;
- 9. Кількість транспортних засобів, які здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, які не встановили пристрої обмеження швидкості;
- 10. Кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних з вини водіїв автобусів;
- 11. Кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних з вини ліцензованого транспорту.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та (або) фізичних осіб із основними положеннями проекту регуляторного акта – середній, оскільки зазначений проект акта розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua/timeline/Zakonotvorchadiyalnist.html>) в розділі «Регуляторна діяльність» та на сайті Державної служби України з безпеки на транспорті (<http://dsbt.gov.ua/storinka/diyalnist>).

Після прийняття регуляторного акта він буде опублікований у офіційних друкованих виданнях та розміщений на Урядовому порталі.

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

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

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності. За результатами даного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення нерегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою України з безпеки на транспорті протягом усього терміну

його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Державної служби України з безпеки на транспорті.

Строк виконання заходів 30 робочих днів.

**Голова Державної служби України
з безпеки на транспорті**

М. НОНЯК

« ___ » _____ 20__ 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 та мікро підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 14 листопада 2017 року по 29 листопада 2017 року.

№ з/п	Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультації, осіб	Основні результати консультацій (опис)
	Робочі зустрічі з: 1. АсМАП України 2. ВОО РТ «Федерація роботодавців транспорту України» ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»	3	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію що для виконання вимог регулювання необхідно: - ознайомитись з вимогами регулювання; - здійснити пошук та придбання пристроїв обмеження швидкості; - витратити час на його встановлення. - прийняття управлінських рішень (кадрові питання тощо).
	Робочі зустрічі з офісом ефективного регулювання (BRDO), Слободянюком Тарасом – керівником сектору «Транспорт», Аналітиком офісу - Дмитром Горюновим	3	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію щодо орієнтовної кількості суб'єктів малого підприємництва на яких поширюватимуться вимоги запропонованого регулювання.
	Засідання робочої групи з підготовки проекту змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом». Склад робочої групи: працівники Укртрансбезпеки, Мінінфраструктури та ДРС, представники Офісу ефективного регулювання та ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки».	10	Запропоноване регулювання сприймається.

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

кількість суб'єктів малого(мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 39 000.

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

3.1. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання щодо обладнання транспортних засобів обмежувачами швидкості

№ 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>	1 шт.(необхідна кількість обмежувачів швидкості для одного с/г) X 12500 грн ¹ .(мінімальна вартість одного РРО)= 12500 грн.	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	12500 грн.+ 0,00 грн. (витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік)X4 роки= 12500 грн.
1.1	Еквівалент витраченого часу на придбання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на пошук та купівлю обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата в транспорті)</i>	8 год.(час, необхідний для пошуку та купівлі обмежувача швидкості) X 19,34 грн. = 155 грн.	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	155 грн.+ 0,00грн.(витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік) X 4 роки = 155 грн.
1.2	Еквівалент витраченого часу на встановлення <i>Формула:</i> <i>витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i>	3 год.(час, необхідний для пошуку та купівлі обмежувача швидкості) X 19,34 грн. = 58 грн.	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	58 грн.+ 0,00грн.(витрати на придбання обмежувача швидкості у наступний рік) X 4 роки = 58 грн.
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<p>державної влади чи місцевого самоврядування</p> <p><i>Формула:</i></p> <p><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></p>			
3.	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4.	<p>Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)</p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>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</i></p>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5.	Інші процедури:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
6.	<p>Разом, гривень</p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i></p>	12 713 грн.	X	12 713 грн.
7.	<p>Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.</p> <p>(Припущено, що кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання у перший рік (стартовий рік впровадження регулювання), та наступний рік дорівнює</p>	13 990		13 990

	кількості суб'єктів господарювання, що здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів, а також мають відповідні ліцензії)			
8.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	177 854 870 грн.	X	177 854 870 грн.
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 77 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	77 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у наступний рік) X 4 роки – 77 грн.
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх 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>	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 39 грн.	0,00 (витрати відсутні)	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 39 грн.
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:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

14.	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	116 грн.	X	116 грн.
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць. (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, що здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів, а також мають відповідні ліцензії)	13 990		13 990
16.	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	1 622 840 грн.	X	1 622 840 грн.

3.2. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання щодо прийняття управлінських рішень з питань організації 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)

1.1	Еквівалент витраченого часу на придбання <i>Формула: витрати часу на пошук та купівлю обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата в транспорті)</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
1.2	Еквівалент витраченого часу на встановлення <i>Формула: витрати часу на встановлення обмежувача швидкості X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</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: 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) <i>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</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

5.	Інші процедури:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
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	4 год. (час, який витрачається с/г на пошук постанови в мережі Інтернет та ознайомлення з нею; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 77 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	77 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук постанови в мережі Інтернет у наступний рік) X 4 роки = 77 грн.
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 39 грн.	0,00 (витрати відсутні)	2 год. (час, необхідний для прийняття управлінських рішень з питань організації виконання вимог регулювання, кадрові рішення; за результатами консультацій) X 19,34 грн грн. 39 грн.
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:	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
14.	Разом, гривень <i>Формула:</i> (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	116 грн.	X	116 грн.
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць. (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, що мають ліцензії на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та є суб'єктами малого (у тому числі мікро-) підприємництва) станом на 30.11.2017 (окрім самозайнятих осіб та ліцензіатів яким необхідно виконати вимоги регулювання щодо обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості)	25 010		25 010

16.	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	2 901 160 грн.	X	2 901 160 грн.
-----	--	-------------------	---	-------------------

Примітки:

1. Джерело отримання інформації щодо вартості пристроїв обмеження швидкості — <http://www.taho.com.ua>

2. 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>.

3. Джерело отримання інформації: Державна служба України з безпеки на транспорті <http://dsbt.gov.ua/>

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державні органи не здійснюють облік суб'єктів господарювання, що встановлюють пристрої обмеження швидкості.

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	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.					
Надання консультаційних послуг с/г; Прийняття та опрацювання заявки с/г на реєстрацію РРО; Видача довідки про резервування фіскального номера;					

Прийняття та опрацювання акта введення в експлуатацію та довідки про опломбування РРО; Видача реєстраційного посвідчення на застосування РРО; Проведення персоналізації РРО; Реєстрація книги обліку касових операцій.					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні					
вийзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат					
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

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1.	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	177 854 870 грн.	177 854 870 грн.

2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування (3.1)	1 622 840 грн.	1 622 840 грн.
	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування (3.2)	2 901 160 грн.	2 901 160 грн.
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	182 378 870 грн.	182 378 870 грн.
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0 грн.	0 грн.
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	182 378 870 грн.	182 378 870 грн.

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

Не передбачається розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів, оскільки значна кількість суб'єктів господарювання, на які поширюється вимога щодо обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості, вже використовують такі пристрої, а отже витрати для таких суб'єктів господарювання будуть пов'язані із ознайомлення вимог регулювання.


ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Суть проекту акта. Удосконалення і спрощення процедури отримання ліцензії на перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та приведення у відповідність із вимогами Європейського Союзу.

2. Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін:

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін (у числовому або якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
1. Цільова група (суб'єкти господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом)	1. Удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензії	Позитивний. 5-10% негегальних перевізників будуть ліцензованими	Позитивний. 50% негегальних перевізників будуть ліцензованими	Удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензії, що передбачені в проекті акта, дадуть можливість господарювання доступу до ринку транспортних послуг.
	2. Виконання вимог Європейського Союзу щодо наявності пристроїв обмеження швидкості	Позитивний. Значно зменшить витрати на ремонтні та технічні роботи транспортних засобів автоперевізників	Позитивний. Зниження смертності та підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті автоперевізників	Встановлення пристроїв обмеження швидкості на транспортні засоби зменшить ризики потрапляння у ДТП через перевищення швидкості, а також підвищить рівень безпеки на дорогах.



ПОДАК

ВИСНОВОК

про проведення антидискримінаційної експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Проект акта розроблено Державною службою України з безпеки на транспорті

1. Положення проекту акта, які містять ознаки дискримінації

Проект акта не містить ознак дискримінації.

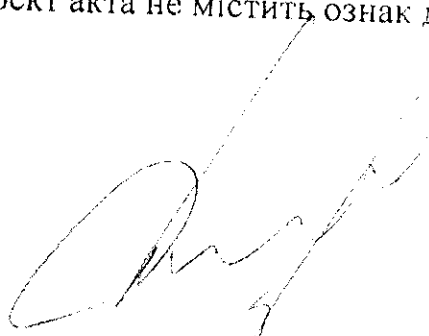
2. Обґрунтування дискримінаційного характеру положень проекту акта

Проект акта не містить ознак дискримінації.

3. Пропозиції щодо усунення у проекті акта положень, які містять ознаки дискримінації

Пропозиції щодо усунення у проекті акта положень, які містять ознаки дискримінації, відсутні, оскільки проект акта не містить ознак дискримінації.

В.о. начальника Управління
нормативно-правового забезпечення
Державної служби України
з безпеки на транспорті



Н. КРАЩЕНКО

« 28 » _____ 2018 року

ВИСНОВОК

про проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Проект нормативно-правового акта розроблено
Державною службою України з безпеки на транспорті

1. Перелік міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюцій міжнародних конференцій, міжнародних організацій, їх органів, використаних під час проведення експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту нормативно-правового акта обов'язково застосовуються: Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, 1966 рік; Конвенція про боротьбу з торгівлею людьми і з експлуатацією проституції третіми особами, 1949 рік; Конвенція про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, 1979 рік; Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод, 1950 рік та протоколи до неї; Європейська соціальна хартія (переглянута), 1996 рік; Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, 2005 рік; Конвенція про права осіб з інвалідністю, 2006 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 156 про рівне ставлення і рівні можливості для трудящих чоловіків і жінок: трудящі із сімейними обов'язками, 1981 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 100 про рівне винагородження чоловіків і жінок за працю рівної цінності, 1951 рік; Міжнародна конвенція про ліквідацію всіх форм расової дискримінації, 1965 рік; Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, 1966 рік; Рамкова конвенція про захист національних меншин, 1995 рік; Загальна декларація прав людини, 1948 рік; Пекінська декларація, 1995 рік; Резолюція 47/135 Генеральної Асамблеї ООН "Декларація про права осіб, що належать до національних або етнічних, релігійних та мовних меншин", 1992 рік.

2. Перелік актів законодавства, використаних під час експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту нормативно-правового акта застосовувались: Конституція України, Закони України "Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків", "Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні", "Про запобігання та протидію домашньому насильству", "Про протидію торгівлі людьми".

3. Наявність або відсутність положень проекту нормативно-правового акта, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проекті нормативно-правового акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

4. Проведення аналізу положень проекту нормативно-правового акта, які можуть порушувати принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проекті нормативно-правового акта відсутні положення, які порушують принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

В.о. начальника Управління
нормативно-правового забезпечення
Державної служби України з безпеки
на транспорті



Н. КРАЩЕНКО

Перший заступник Голови Державної
служби України з безпеки на
транспорті



В. ДІДКІВСЬКИЙ

28 02 2019 р.

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта) розроблено у зв'язку з необхідністю приведення Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001, у відповідність із вимогами частини дев'ятої статті 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII, у частині виконання Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС, з огляду на численні скарги та зауваження автомобільних перевізників і громадських організацій щодо складної процедури отримання ліцензій.

Розробником проекту акта є Державна служба України з безпеки на транспорті.

Проект акта розміщено на офіційних веб-сайтах Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність» та Укртрансбезпеки (dsbt.gov.ua) у розділі «Діяльність/ Консультації з громадськістю/ Електронні консультації з громадськістю».

Зауваження та пропозиції до проекту регуляторного акта можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня оприлюднення до Укртрансбезпеки на адресу: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135, або в електронному вигляді на електронну адресу: budchyk@dsbt.gov.ua.