



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає для погодження проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (далі – проєкт акта).

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо розглянути та погодити проєкт акта у найкоротший строк.

Додатки (тільки адресату): 1. Копія проєкту акта на 6 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 12 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.

Перший заступник Міністра

Дмитро АБРАМОВИЧ



Лідія Юсіна 351 41 91

407825



№2610/25/14-20 Від 11.08.2020

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту Закону України

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом»

10 Серпня 2020, 15:49

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (далі – Проект Закону, розроблено на підставі пункту 1875 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106, та з метою імплементації основних норм Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради.

Аналізуючи ситуацію, яка склалась у сфері пасажирських перевезень у містах країни на сьогоднішній день, основними проблемними питаннями є:

1. Відсутність достатньої кількості сучасних великогабаритних, зокрема низькопідлогових, транспортних засобів для задоволення потреб споживачів транспортних послуг, в тому числі з обмеженими фізичними можливостями.
2. Нестабільні показники графіку руху громадського транспорту.
3. Недосконалий механізм компенсації витрат підприємств пасажирського транспорту на перевезення пільгових пасажирів.
4. Зменшення кількості платоспроможних пасажирів.

Не вирішення зазначених питань може привести до зменшення в існуючій системі громадського транспорту потенційних можливостей для забезпечення необхідної рухомості населення, мобільності трудових ресурсів, зниження безпеки функціонування пасажирського транспорту в країні. Як наслідок, поширюватиметься заміна громадського транспорту особистими автомобілями, що може привести до погіршення екологічної ситуації країни, росту втрат від дорожньо-транспортних пригод, нестачі вулично-шляхової мережі в містах країни.

Проект Закону встановлює принцип рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх осіб, зацікавлених в отриманні таких послуг.

При цьому, проєктом Закону пропонується:

покласти повноваження щодо організації пасажирських перевезень в межах району на обласні державні адміністрації або об'єднані територіальні громади в залежності від виду сполучення автобусного маршруту загального користування;

впровадження системи надання суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів автомобільними маршрутами, лініями, маршрутами міського електричного транспорту;

впровадження системи отримання оплати за такі послуги та фінансового відшкодування, що виплачується перевізникам суспільно важливих послуг;

встановлення нових заходів впливу на перевізників та норм, які регулюватимуть всі аспекти діяльності щодо системи надання суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів, гармонізація умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень всередині держави.

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту Закону приймаються протягом місяця від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресою: Міністерство інфраструктури України, просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, E-mail: obgovorennia@mtu.gov.ua, yusina@mtu.gov.ua.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32106.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом»

Закон України «Про автомобільний транспорт»		
Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін
Стаття 1. Визначення основних термінів	Стаття 1. Визначення основних термінів	
У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні: Відсутня Відсутня	У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні: організатор перевезень – орган виконавчої влади та орган місцевого самоврядування, який забезпечує організацію пасажирських перевезень на відповідному автобусному маршруті загального користування; суспільно важлива послуга - послуга з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, що становить загальний економічний інтерес.	Визначення поняття відповідно до Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 7. Організація пасажирських перевезень органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування	Стаття 7. Організація пасажирських перевезень автомобільним транспортом на автобусних маршрутах загального користування.	
Забезпечення організації пасажирських перевезень покладається: на міжнародних автобусних маршрутах загального користування - на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласні маршрути), - на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;	Організатором перевезень на автобусному маршруті загального користування є: центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту – на міжнародних автобусних маршрутах загального користування, а також на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласні маршрути); Рада міністрів Автономної Республіки Крим чи обласна державна адміністрація – на міжміських автобусних маршрутах загального користування, що	У зв'язку із децентралізацією в частині ліквідації районів та утворення об'єднаних територіальних громад, потребує передача повноважень щодо організації пасажирських перевезень в межах територій районів від райдержадміністрацій до облдержадміністрацій.

на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області (внутрішньообласні маршрути), - на Раду міністрів Автономної Республіки Крим або обласні державні адміністрації;

на приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі району, - на районні державні адміністрації;

на автобусному маршруті загального користування прямого сполучення місто Київ - міжнародний аеропорт "Бориспіль" - на Київську міську державну адміністрацію;

на міських автобусних маршрутах загального користування - на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту.

не виходять за межі території Автономної Республіки Крим, чи області, а також на автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території об'єднаної територіальної громади (внутрішньообласні маршрути);

виконавчий орган Київської міської державної адміністрації – на автобусному маршруті загального користування прямого сполучення місто Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль»;

виконавчий орган міської, сільської, селищної ради або виконавчий орган місцевої ради об'єднаної територіальної громади – на автобусному маршруті загального користування, який проходить в межах відповідного населеного пункту (міський маршрут);

виконавчий орган місцевої ради об'єднаної територіальної громади – на автобусному маршруті загального користування, який проходить між населеними пунктами в межах однієї об'єднаної територіальної громади (міський або приміський маршрут);

виконавчий орган міської ради обласного центру – на приміському внутрішньообласному автобусному маршруті загального користування, початковим та/або кінцевим пунктом якого є обласний центр;
виконавчий орган міської ради міста обласного значення – на приміському внутрішньообласному автобусному маршруті загального користування, початковим та/або кінцевим пунктом якого є місто обласного значення;

виконавчий орган міської ради відповідного районного центру – на приміському внутрішньообласному автобусному маршруті

	загального користування початковим та/або кінцевим пунктом якого є районний центр (крім маршрутів, кінцевими пунктами яких є обласні центри та міста обласного значення)	
Стаття 11. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту	Стаття 11. Надання суспільно важливих послуг	
Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства	Забезпечення, організація суспільно важливих послуг, здійснюються організаторами перевезень, визначеними відповідно до статті 7 цього Закону шляхом замовлення (закупівлі) транспортних послуг. Замовлення (закупівля) транспортних послуг здійснюється відповідно до законодавства про публічні закупівлі. Організатори перевезень визначають автомобільні маршрути загального користування, що становить загальний економічний інтерес, встановлюють тарифи на проїзд автомобільного перевізника під час надання суспільно важливої послуги, а також вживають необхідних заходів для забезпечення надання громадянам суспільно важливих послуг. Порядок визначення автобусних маршрутів загального користування, що становить загальний економічний інтерес затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Відповідальність за організацію та забезпечення надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів покладається на організатора перевезень. Організатор перевезень визначає тариф на проїзд з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку відповідно до методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.	Організація транспортних послуг, у зв'язку з імплементацією Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»

	Організатор перевезень оприлюднює до 1 травня звіт за попередній рік про використання коштів на організацію суспільно важливих послуг, зобов'язань з організації надання транспортних послуг, а також перевізників, що залучались до надання суспільно важливих послуг, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації. Організатори перевезень повинні передбачити відповідні видатки на організацію суспільно важливих послуг Призначення перевізника може здійснюватись за прямими договорами без проведення конкурсу, якщо перевезення здійснюються транспортними підприємствами безпосередньо підпорядкованими відповідними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у порядку, затвердженому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.	
Стаття 29. Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах Автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до закону.	Стаття 29. Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах Автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів компенсацію відповідно до закону та здійснити оплату за надані суспільно важливі послуги.	Надання обов'язкової оплати за надані суспільно важливі послуги, відповідно до імплементації Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7

		«Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 31. Відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування	Стаття 31. Відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування	
Відсутня	Договори на надання суспільно важливих послуг, крім положень визначених частиною першою та другою цієї статті, містять положення щодо параметрів, на основі яких розраховується сума та порядок оплати надання таких послуг, розподіл витрат та доходу від продажу квитків між організаторам перевезень та автомобільним перевізником. Типові договори про надання суспільно важливих послуг, затверджуються Кабінетом Міністрів України. Договір між організатором суспільно важливої послуги та автомобільним перевізником укладається строком до десяти років.	
Стаття 35. Послуги пасажирського автомобільного транспорту	Стаття 35. Послуги пасажирського автомобільного транспорту	
Послуги пасажирського автомобільного транспорту поділяють на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. Відсутня.	Послуги пасажирського автомобільного транспорту поділяють на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. На міських і приміських автобусних маршрутах загального користування, перевезення пасажирів, починаючи з 1 січня 2025 року, повинно виконуватись виключно автобусами класу I згідно з Правилами ЄЕК ООН 107-02(3), у тому числі пристосованими для перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, насамперед тих, які	Виконання Указу Президента України від 13.12.2016 № 553 «Про заходи, спрямовані на забезпечення додержання прав осіб з інвалідністю». Виконання Плану заходів з виконання рекомендацій, викладених у заключних зауваженнях, наданих Комітетом ООН з прав осіб з інвалідністю, до першої доповіді

Відсутня.	пересуваються в кріслах колісних, а також обладнаними пристроями зовнішнього звукового інформування пасажирів із порушенням зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, звуковими та візуальними (текстовими) системами у салоні таких автобусів для інформування пасажирів із порушенням зору та слуху про зупинки, GPS-трекерами. Кількість рейсів, що здійснюються такими автобусами на маршруті до 30 грудня 2024 року, визначається Кабінетом Міністрів України. Автомобільні перевізники, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення на міжміських і міжнародних автобусних маршрутах загального користування, повинні забезпечувати перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення без дискримінації.	України про виконання Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю на період до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.12.2016 № 1073.
Стаття 43. Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування	Стаття 43. Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування.	
Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах. Об'єктом конкурсу можуть бути: маршрут (кілька маршрутів), оборотний рейс (кілька оборотних рейсів). На конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами. Визначення кандидатури автомобільного перевізника для роботи на міжнародному автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.	Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах якщо інше не передбачено цим Законом. Об'єктом конкурсу можуть бути: маршрут (кілька маршрутів), оборотний рейс (кілька оборотних рейсів). На конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами. Визначення автомобільного перевізника на міжнародному автобусному маршруті здійснюється у порядку, відповідно до частини третьої статті 56 цього Закону.	
Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2004, № 51, ст. 548; 2011 р., № 39, ст. 398; 2017 р., № 7-8, ст. 51):		
Стаття 4. Порядок надання транспортних послуг	Стаття 4. Порядок надання транспортних послуг	

Відсутня	9. Транспортні послуги, які надаються міським електричним транспортом є суспільно важливими послугами з перевезення пасажирів, що становлять загальноекономічний інтерес, організація яких, з огляду на їх вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів, забезпечується місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, і які надаються на компенсаційній основі шляхом відшкодування понесених витрат.	У зв'язку з імплементацією Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 7. Принципи та шляхи реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту 1. Державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах: доступності транспортних послуг для усіх верств населення;	Стаття 7. Принципи та шляхи реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту 1. Державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах: доступності та якості надання транспортних послуг для усіх верств населення;	
Стаття 9. Функції уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту 1. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, здійснює: Відсутня	Стаття 9. Функції уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту 1. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, здійснює: затвердження положення про атестаційну комісію з визначення кваліфікації водіїв трамвая і тролейбуса.	Надання додаткових функцій органам влади, у зв'язку з імплементацією Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»

Стаття 11. Договір про організацію надання транспортних послуг 1. Відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. 2. У договорі про організацію надання транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг. 	Стаття 11. Договір про організацію надання транспортних послуг 1. Відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. 2. У договорі про організацію надання транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, тариф одиниці транспортної роботи, розмір та умови компенсації, розподіл витрат та доходу від продажу квитків між замовником та перевізником, інші умови надання транспортних послуг. <u>Типовий договір про організацію надання транспортних послуг</u> затверджується Кабінетом Міністрів України. Договір про організацію надання транспортних послуг між замовником та перевізником укладається строком від десяти до п'ятнадцяти років. Замовник визначає базовий тариф одиниці транспортної роботи з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку на підставі методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.	у зв'язку з імплементацією Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 12. Обов'язки та права замовника транспортних послуг 1. Замовник транспортних послуг зобов'язаний:	Стаття 12. Обов'язки та права замовника транспортних послуг 1. Замовник транспортних послуг зобов'язаний: оприлюднювати щорічний звіт щодо виконання зобов'язань з організації надання транспортних послуг, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації;	імплементація Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку

		XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 13. Обов'язки та права перевізника 1. Перевізник зобов'язаний:	Стаття 13. Обов'язки та права перевізника 1. Перевізник зобов'язаний: щорічно на власному веб-сайті оприлюднювати звіт стосовно дотримання якості надання послуг, який, зокрема, включає інформацію про кількість і типи отриманих скарг і заходи, вжиті для покращення ситуації.	імплементація Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»
Стаття 19. Трудові відносини та соціальний захист працівників перевізника 1. Трудові відносини працівників перевізника регулюються законодавством про працю та правилами внутрішнього трудового розпорядку. 2. <u>Положення про робочий час та час відпочинку водіїв</u> затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. 3. Керівник перевізника приймається на роботу за контрактом. Прийняття і звільнення керівника із займаної посади узгоджується з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту у межах їх повноважень.	Стаття 19. Трудові відносини та соціальний захист працівників перевізника 1. Трудові відносини працівників перевізника регулюються законодавством про працю та правилами внутрішнього трудового розпорядку. 2. <u>Положення про робочий час та час відпочинку водіїв</u> затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. 3. Керівник перевізника приймається на роботу за контрактом. відсутня	Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування» міський голова призначає на посаду керівника перевізника за контрактом.

Директор Департаменту стратегічного розвитку
дорожнього ринку та автомобільних перевезень
Міністерства інфраструктури України



Ольга РЯБОВА

ПРОЄКТ

Вноситься
Кабінетом Міністрів України

Денис ШМИГАЛЬ

« »

2020 р.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно
важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським
електричним транспортом

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

I. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Законі України «Про автомобільний транспорт» (Відомості
Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273; 2014 р., № 8, ст. 88; 2017 р.,
№ 7-8, ст. 51):

1) частину першу статті 1 доповнити з урахуванням алфавітного порядку
термінами такого змісту:

«організатор перевезень – орган виконавчої влади та орган місцевого
самоврядування, який забезпечує організацію пасажирських перевезень на
відповідному автобусному маршруті загального користування;

суспільно важлива послуга - послуга з перевезення пасажирів на
автобусному маршруті загального користування, що становить загальний
економічний інтерес;»;

2) статтю 7 викласти в такій редакції:

«Стаття 7. Організація пасажирських перевезень автомобільним
транспортом на автобусних маршрутах загального користування.

Організатором перевезень на автобусному маршруті загального
користування є:

центральный орган исполнительной власти, что обеспечивает формирования та реализует государственную политику в сфере транспорта – на международных автобусных маршрутах общего пользования, а также на межмуниципальных и примуниципальных автобусных маршрутах общего пользования, что выходят за пределы территории области (межобластные маршруты);

Рада министров Автономной Республики Крым или областная государственная администрация – на межмуниципальных автобусных маршрутах общего пользования, что не выходят за пределы территории Автономной Республики Крым, или области, а также на автобусных маршрутах общего пользования, что выходят за пределы территории объединенной территориальной громады (внутреннеобластные маршруты);

исполнительный орган Киевской городской государственной администрации – на автобусном маршруте общего пользования прямого соединения города Киев – международный аэропорт «Борисполь»;

исполнительный орган городской, сельской, селищной рады соответствующего населенного пункта или исполнительный орган местной рады объединенной территориальной громады – на автобусном маршруте общего пользования, который проходит в пределах соответствующего населенного пункта (муниципальный маршрут);

исполнительный орган местной рады объединенной территориальной громады – на автобусном маршруте общего пользования, который проходит между населенными пунктами в пределах одной объединенной территориальной громады (муниципальный или примуниципальный маршрут);

исполнительный орган городской рады областного центра – на примуниципальном внутреннеобластном автобусном маршруте общего пользования, начальным та/или конечным пунктом которого является областной центр;

исполнительный орган городской рады города областного значения – на примуниципальном внутреннеобластном автобусном маршруте общего пользования, начальным та/или конечным пунктом которого является город областного значения;

исполнительный орган городской рады соответствующего районного центра – на примуниципальном внутреннеобластном автобусном маршруте общего пользования начальным та/или конечным пунктом которого является районный центр (кроме маршрутов, конечными пунктами которых являются областные центры та города областного значения);»;

3) статью 11 изложить в такой редакции:

«Статья 11. Надання суспільно важливих послуг

Забезпечення, організація суспільно важливих послуг, здійснюються організаторами перевезень, визначеними відповідно до статті 7 цього Закону шляхом замовлення (закупівлі) транспортних послуг. Замовлення (закупівля)

транспортних послуг здійснюється відповідно до законодавства про публічні закупівлі.

Організатори перевезень визначають автомобільні маршрути загального користування, що становить загальний економічний інтерес, встановлюють тарифи на проїзд автомобільного перевізника під час надання суспільно важливої послуги, а також вживають необхідних заходів для забезпечення надання громадянам суспільно важливих послуг.

Порядок визначення автобусних маршрутів загального користування, що становить загальний економічний інтерес затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Відповідальність за організацію та забезпечення надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів покладається на організатора перевезень.

Організатор перевезень визначає тариф на проїзд з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку відповідно до методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Організатор перевезень оприлюднює до 1 травня звіт за попередній рік про використання коштів на організацію суспільно важливих послуг, зобов'язань з організації надання транспортних послуг, а також перевізників, що залучались до надання суспільно важливих послуг, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації.

Організатори перевезень повинні передбачити відповідні видатки на організацію суспільно важливих послуг.

Призначення перевізника може здійснюватись за прямими договорами без проведення конкурсу, якщо перевезення здійснюються транспортними підприємствами безпосередньо підпорядкованими відповідними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у порядку, затвердженому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.»;

4) частину другу статті 29 викласти в такій редакції:

«Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів, компенсацію відповідно до закону та здійснити оплату за надані суспільно важливі послуги.»;

5) статтю 31 доповнити новими частинами п'ятою та шостою такого змісту:

«Договори на надання суспільно важливих послуг, крім положень визначених частиною першою та другою цієї статті, містять положення щодо параметрів, на основі яких розраховується сума та порядок оплати надання таких послуг, розподіл витрат та доходу від продажу квитків між організаторам перевезень та автомобільним перевізником.

Типові договори про надання суспільно важливих послуг, затверджуються Кабінетом Міністрів України. Договір між організатором суспільно важливої послуги та автомобільним перевізником укладається строком до десяти років.»;

6) статтю 35 доповнити частинами вісімнадцятою та дев'ятнадцятою такого змісту:

«На міських і приміських автобусних маршрутах загального користування перевезення пасажирів, починаючи з 1 січня 2025 року, повинно виконуватись виключно автобусами класу I згідно з Правилами ЄЕК ООН 107-02(3), у тому числі пристосованими для перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, насамперед тих, які пересуваються в кріслах колісних, а також обладнаними пристроями зовнішнього звукового інформування пасажирів із порушенням зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, звуковими та візуальними (текстовими) системами у салоні таких автобусів для інформування пасажирів із порушенням зору та слуху про зупинки, GPS-трекерами. Кількість рейсів, що здійснюються такими автобусами на маршруті до 30 грудня 2024 року, визначається Кабінетом Міністрів України.

Автомобільні перевізники, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення на міжміських і міжнародних автобусних маршрутах загального користування, повинні забезпечувати перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення без дискримінації.»;

7) у статті 43:

частину першу викласти у такій редакції:

«Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах, якщо інше не передбачено цим Законом.»;

частину четверту викласти у такій редакції:

«Визначення автомобільного перевізника на міжнародному автобусному маршруті здійснюється у порядку, відповідно до частини третьої статті 56 цього Закону.».

2. У Законі України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2004, № 51, ст. 548; 2011 р., № 39, ст. 398; 2017 р., № 7-8, ст. 51):

1) статтю 4 доповнити частиною дев'ятою такого змісту:

«9. Транспортні послуги, які надаються міським електричним транспортом є суспільно важливими послугами з перевезення пасажирів, що становлять загальний економічний інтерес, організація яких, з огляду на їх вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів, забезпечується місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, і які надаються на компенсаційній основі шляхом відшкодування понесених витрат.»;

2) абзац другий частини першої статті 7 викласти в такій редакції:

«доступності та якості надання транспортних послуг для усіх верств населення;»;

3) доповнити частину першу статті 9 абзацом одинадцятим такого змісту:

«затвердження положення про атестаційну комісію з визначення кваліфікації водіїв трамвая і тролейбуса.»;

4) у частині другій статті 11:

у абзаці першому після слів «проведення розрахунків,» доповнити словами та знаками «тариф одиниці транспортної роботи, розмір та умови компенсації, розподіл витрат та доходу від продажу квитків між замовником та перевізником,»;

доповнити абзацами третім та четвертим такого змісту:

«Договір про організацію надання транспортних послуг між замовником та перевізником укладається строком від десяти до п'ятнадцяти років.

Замовник визначає базовий тариф одиниці транспортної роботи з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку на підставі методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.»;

5) доповнити частину першу статті 12 після абзацу сьомого новим абзацом такого змісту:

«оприлюднювати щорічний звіт щодо виконання зобов'язань з організації надання транспортних послуг, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації;»;

у зв'язку з цим абзац восьмий вважати абзацом дев'ятим;

6) у частині першій статті 13:

у абзаці дев'ятому знак «.» замінити на знак «;»;

доповнити новим абзацом десятим такого змісту:

«щорічно на власному вебсайті оприлюднювати звіт стосовно дотримання якості надання послуг, який, зокрема, включає інформацію про кількість і типи отриманих скарг, заходи, вжиті для покращення ситуації.»;

7) друге речення частини третьої статті 19 виключити.

II. ПРИКІНЦЕВІ ТА ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

2. Кабінету Міністрів України протягом шести місяців з дня набрання чинності цим Законом:

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом;

відповідно до своєї компетенції забезпечити прийняття нормативно-правових актів, передбачених цим Законом.

**Голова
Верховної Ради України**



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом»

I. Визначення проблеми

Автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів автомобільними транспортними засобами. Серед всіх видів транспорту, автомобільний, за обсягами перевезень, масштабами впливу на майже всі аспекти нашого життя, є домінуючим.

В свою чергу, електричний транспорт - складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями та тролейбусами відповідно до вимог життєдіяльності населених пунктів. Як окрема галузь транспорту, її розвиток передбачає реалізацію засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту, відповідно до встановлених нормативів і стандартів.

У галузі пасажирських перевезень головним завданням вважається вдосконалення існуючої транспортної мережі, приведення обсягів руху пасажирського транспорту відповідно до потреб населення у перевезеннях, облаштування зупинок транспортних засобів на вулицях міста.

Надання пасажирам надійних і якісних послуг пасажирським транспортом має велике соціальне значення та забезпечує зручний доступ до місця роботи, сфери обслуговування, до медичних, освітніх та культурних закладів.

Основну частку пасажирських перевезень автомобільним транспортом, за результатами проведених організаторами перевезень конкурсів, виконують приватні перевізники.

На жаль, темпи оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту приватними перевізниками не відповідають потребам сьогодення. Причинами цьому є нестабільність економіки в країні, різке зростання вартості валюти, високі відсотки банківських кредитів, постійне зростання цін на паливо-мастильні та комплектуючі матеріали в умовах регульованих тарифів та інше. Частина транспортних засобів, що обслуговують міські автобусні маршрути, за своєю конструкцією та пасажиромісткістю морально застаріла. Більша частка рухомого складу міст України, це автобуси місткістю не більше 22 пасажирів, що експлуатуються більше ніж 10 років.

Аналізуючи ситуацію, яка склалась в сфері пасажирських перевезень в містах країни на сьогоднішній день, можна сказати що її стан не в повному обсязі задовольняє потреб населення та потребує постійного розвитку та вдосконалення.

Основними проблемними питання в сфері пасажирських перевезень на автотранспорті є:

1. Відсутність достатньої кількості сучасних великогабаритних, зокрема низькопідлогових, транспортних засобів для задоволення потреб споживачів транспортних послуг, в тому числі з обмеженими фізичними можливостями.

2. Нестабільні показники графікованості громадського транспорту.

3. Недосконалий механізм стовідсоткової компенсації витрат підприємств пасажирського транспорту на перевезення пільгових пасажирів.

4. Зменшення кількості платоспроможних пасажирів.

Якщо подібні тенденції триватимуть і надалі, реальністю стане відсутність в існуючій системі транспортної інфраструктури потенційних можливостей для забезпечення необхідної рухомості населення, мобільності трудових ресурсів, різке зниження безпеки функціонування пасажирського транспорту в країні.

Як наслідок, розвиватиметься практично необоротний процес заміни громадського транспорту особистими автомобілями, що призведе до загострення екологічних проблем, росту втрат від дорожньо-транспортних пригод, нестачі вулично-шляхової мережі в містах країни.

Факторами впливу на вищевказані проблеми є:

1. Відсутність достатньої кількості сучасних великогабаритних, зокрема низькопідлогових, транспортних засобів для задоволення потреб споживачів транспортних послуг, в тому числі з обмеженими фізичними можливостями:

1.1. Вартість нових транспортних засобів великої місткості.

Станом на сьогоднішній день, вартість транспортного засобу складає від 4,5 млн. грн.

1.2. Невідповідність тарифів.

Вартість проїзду на автомобільному транспорті повинна задовольняти підприємницький інтерес та розвиток пасажирського транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних зразків транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- підвищення можливостей суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи;

- стимулювання конкуренції – сприяння появі нових суб'єктів підприємницької діяльності у сфері автомобільного транспорту загального користування;

- забезпечення оновлення рухомого складу кожним перевізником;

- забезпечення стабільності, прозорості і прогнозованості тарифів на транспортні послуги, рівень яких визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та сплачених податків.

1.3. Невирішеність питання пільгових перевезень.

Розмір відшкодування з бюджетів місцевих органів влади за перевезення пільгових категорій пасажирів не в повному обсязі покриває збитки перевізників від фактично здійснених перевезень.

2. Нестабільні показники графікованості громадського транспорту.

2.1. Недостатня кількість водіїв для забезпечення безперебійної роботи відповідної кількості автотранспорту на маршрутах.

Вказана проблема пов'язана, в першу чергу, з міграцією працеспроможного населення через низький рівень оплати праці.

Так, для забезпечення графіку роботи транспортного засобу на маршруті в період часу з 06.00 до 23.00 години, а це 17 годин, відповідно до режиму праці та відпочинку водіїв, необхідно 3 працівника. Станом на сьогоднішній день, автопідприємства не спроможні утримувати 3-х водіїв на одному транспортному засобі, враховуючи фактичну невідповідність оплати наданих послуг.

2.2. Відсутність кваліфікованих кадрів.

У сучасних умовах зростання вагомості нових знань, новітніх досягнень науки і техніки, технологічного розвитку галузей економіки, професії водіїв та інженерно-технічного персоналу стають менш привабливими та втрачають свою престижність щороку.

Наразі, для повноцінного функціонування громадського транспорту України на підприємствах не вистачає близько 50% кваліфікованих кадрів.

3. Зменшення кількості платоспроможних пасажирів.

3.1. Неконтрольована міграція працеспроможного населення.

Через низький рівень оплати праці, значна кількість кваліфікованих працівників звільняються з підприємств та виїжджають за межі держави.

3.2. Суттєве збільшення приватного транспорту. Значна частина населення надає перевагу приватному транспорту, на відміну від громадського.

3.3. Збільшення співвідношення пасажирів пільгових категорій до платоспроможного пасажирів.

Прийняття Закону дасть змогу для:

1. Розвитку електричного транспорту, збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажироперевезеннях, в тому числі для покращення екологічної ситуації;

2. Розвитку муніципального автомобільного транспорту, забезпечення перевезень осіб з обмеженими фізичними можливостями;

3. Стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;

4. Максимальний облік пільгових категорій пасажирів, що забезпечить надання достовірних даних для подальшого відшкодування за фактично надані транспортні послуги;

5. Якісне забезпечення кадрового персоналу відповідно до штатного розпису підприємств, а також організація ефективного стимулювання їх діяльності;

6. Скорочення кількості транспортних засобів малого класу, збільшення середнього та великогабаритного автотранспорту;

7. Покращення стану безпеки дорожнього руху та зменшення аварійних ситуацій;

8. Поступовий перехід на безготівкову оплату проїзду;

9. Підтвердження реального пасажиропотоку для встановлення економічно обґрунтованих тарифів.

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

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

Суб'єкти малого та мікропідприємництва становлять понад 90% у групі суб'єктів господарювання, на яких нормативно-правовий акт справляє вплив.

II. Цілі державного регулювання

Проект Закону розроблено відповідно до пункту 1875 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

Впровадження Закону:

1. Створить правове підґрунтя державної підтримки для розвитку електричного транспорту, збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях; муніципального автомобільного транспорту;

2. Забезпечить перевезень осіб з обмеженими фізичними можливостями;

3. Стимулює впровадження новітніх технологій перевезень;

4. Створить умови щодо забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання в Україні з урахуванням досвіду та найкращої практики держав-членів Європейського Союзу;

5. Збільшить обсяги перевезень пасажирів територією України видами транспорту, безпечними для довкілля;

6. Призведе до зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання
Альтернатива 2	Прийняття Закону України «Про суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом»

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття Закону, є неприйнятними, оскільки розв'язання зазначених проблем лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей:

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	Постійні нерегульовані витрати щодо компенсації за пільгове перевезення громадян
Альтернатива 2. Прийняття Закону	Забезпечення належного рівня якості і безпеки перевезень пасажирів Зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод Зменшення кількості постраждалих в дорожньо-транспортних пригодах	Регульовані, прозорі та завчасно передбачені витрати на перевезення громадян на суспільно важливих маршрутах, лініях загального користування

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	-
Альтернатива 2. Прийняття Закону	Отримання у повному обсязі якісного та належного рівня перевезень	Відсутні

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	з них Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	-	-	29091	29091
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	-	100%	100%
Вид альтернативи	Вигоди		Витрати		
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-		Витрати суб'єктів господарювання на перевезення пільговиків за свій рахунок		
Альтернатива 2. Прийняття Закону	Забезпечення належного рівня якості і безпеки перевезень пасажирів Відсутність витрат щодо безоплатного перевезення пільгової категорії громадян, котрі не компенсувала держава		Витрати на придбання автобусів класу І згідно з Правилами ЄЕК ООН 107-02(3) та підготовку документів для участі в публічних закупівлях		

За даними Державної служби України з безпеки на транспорті, станом на 01.01.2020 року автомобільні перевізники володіють дійсними безстроковими ліцензіями, а саме пасажирський автомобільний транспорт: внутрішні перевезення пасажирів на таксі, легковими автомобілями на замовлення та автобусами – понад 29 тис., які використовують більше 60 тис. автобусів.

2.4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва не розраховувалась оскільки проект Закону не має на них впливу.

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	У випадку збереження нинішньої ситуації,

Збереження чинного регулювання		цілі прийняття регуляторного акта, не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття Закону	4	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті за умови внесення змін до Законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт»

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	1	Не забезпечення перевезення пільгових перевезень та відсутність автобусного сполучення в Україні в повному обсязі
Альтернатива 2. Прийняття Закону	4	4	Досягнення належного рівня якості та безпеки перевезень пасажирів

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутність витрат суб'єктів господарювання на перевезення всіх категорій громадян	-
Альтернатива 2. Прийняття Закону	Досягнення належного рівня якості та безпеки перевезень пасажирів та забезпечення транспортного сполучення в Україні	-

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

Для розв'язання проблеми, визначеної у розділі I цього Аналізу регуляторного впливу, передбачається внесення змін до законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт».

Певні положення законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт» застарілі та не узгоджуються із нормами Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради (далі – Регламент (ЄС) №1370/2007).

Проект Закону враховує основні положення Регламенту (ЄС) № 1370/2007, а саме: стосовно безпечності та меншої вартості порівняно з комерційними перевезеннями, встановлення умов компенсації або надання виключних прав для виконання зобов'язань, пов'язаних з громадськими послугами (стаття 1); щодо визначення понять «виключні права», «прямий договір», «загальні правила» (стаття 2); щодо умов надання виключних прав оператора перевезень, винятки щодо компенсації, угод на надання громадських послуг та загальні правила (статті 3 і 4); щодо надання прав на підписання угод про надання послуг (стаття 5); щодо правил розрахунку компенсації (стаття 6); щодо необхідності публікації компетентними органами звітів про зобов'язання надання громадських послуг (стаття 7).

Законопроект встановлює принцип рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх осіб, зацікавлених в отриманні таких послуг. При цьому, проектом Закону пропонується покласти повноваження щодо організації пасажирських перевезень в межах району на обласні державні адміністрації або об'єднані територіальні громади в залежності від виду сполучення автобусного маршруту загального користування; впровадження системи надання суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів автомобільними маршрутами, лініями, маршрутами міського електричного транспорту; впровадження системи отримання фінансового відшкодування, що виплачується перевізникам суспільно важливих послуг; встановлення нових заходів впливу на перевізників та норм, які регулюватимуть всі аспекти діяльності щодо системи надання суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів.

Водночас зазначаємо, що проектом Закону пропонується виключити друге речення частини третьої статті 19 Закону України «Про міський електричний транспорт», у зв'язку з тим, що зазначена норма застаріла, а також відповідно до статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» погодження в установленому порядку кандидатур для призначення на посаду керівників підприємств, установ та організацій, розташованих на відповідній території, які перебувають у державній власності належить до повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад, а саме міського голови.

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 суб'єктів господарювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Створення та впровадження системи надання суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів автомобільними маршрутами, лініями, маршрутами міського електричного транспорту та отримання фінансового відшкодування, що виплачується перевізникам суспільно важливих послуг буде за рахунок діючих місцевих бюджетів відповідно до реалізації реформи міжбюджетних відносин в контексті децентралізації, яка дала позитивні результати. Найбільш вагомим результатом є перерозподіл фінансового ресурсу на користь місцевих бюджетів. Збільшення залишків коштів на рахунках місцевих бюджетів свідчить про вагоме зростання дохідної частини місцевих бюджетів. Такі тенденції дають можливість місцевим органам влади забезпечити належне функціонування сфери пасажирських перевезень та самостійно вирішувати питання транспортного розвитку громад без звернення до центральних органів влади стосовно виділення додаткових коштів з державного бюджету.

Слід зазначити, що питання розподілу залишків коштів, які утворилися на початок року, належить до компетенції місцевих органів. Порядок розподілу таких коштів унормовано Бюджетним кодексом України.

Так, по-перше, по загальному фонду відповідного місцевого бюджету розподілу підлягає вільний залишок бюджетних коштів (стаття 14 Бюджетного кодексу України (далі - Кодекс)). Його обсяг визначається як перевищення залишку коштів загального фонду бюджету над оборотним залишком коштів на кінець бюджетного періоду. Оборотний залишок бюджетних коштів утворюється для покриття тимчасових касових розривів у розмірі не більше 2 % планового обсягу видатків загального фонду відповідного місцевого бюджету та затверджується рішенням про місцевий бюджет.

По-друге, можливо передбачити розподіл вільного залишку бюджетних коштів загального фонду здійснюється шляхом внесення змін до рішення про місцевий бюджет за результатами річного звіту про виконання місцевого бюджету за попередній бюджетний період, відповідно до статей 14 та 72 Кодексу.

Отже, якщо ми говоримо про визначення обсягу вільного залишку коштів у 2020 році, то це різниця між залишком коштів загального фонду на 01.01.2020, відображеним у звіті про виконання місцевого бюджету за 2019 рік, та оборотним залишком бюджетних коштів, затвердженим рішенням про бюджет на 2020 рік.

По-третє, по спеціальному фонду відповідного місцевого бюджету розподілу підлягає весь залишок коштів, відображений у звіті про виконання

місцевого бюджету за попередній бюджетний період (на кінець року). Його розподіл здійснюється також шляхом внесення змін до рішення про місцевий бюджет.

Враховуючи викладене, зазначаємо, що напрямки спрямування вільного залишку коштів загального фонду та залишку коштів спеціального фонду визначаються місцевими органами влади самостійно.

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

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування (Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився виходячи з наступного.

Реалізація норм щодо запровадження допуску до ринку перевезень на міських, приміських, міжміських і міжобласних маршрутах буде здійснюватися відповідними працівниками органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та Міністерства інфраструктури в рамках виконання посадових обов'язків та в межах коштів, передбачених фондом заробітної плати відповідного органу державної влади.

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 автомобільним транспортом відносяться до суб'єктів малого підприємництва.

Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва здійснити неможливо з огляду відсутності інформації щодо вартості обладнання та автобусів класу I згідно з Правилами ЄЕК ООН 107-02(3) та необхідної кількості таких автобусів для відповідного суб'єкта господарювання.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта
Дія регуляторного акта не обмежується в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності регуляторного акта є:

1. Збільшення:

кількості суб'єктів господарювання, що виконують перевезення на автобусних маршрутах загального користування, які отримали право працювати на ринку регулярних пасажирських перевезень;

кількості автобусів для виконання перевезень, у тому числі тих, які відповідають класу I згідно з Правилами ЄЕК ООН 107-02(3) та пристосовані для перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, і насамперед тих, які пересуваються в кріслах колісних, а також обладнаними пристроями зовнішнього звукового інформування пасажирів із

порушенням зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, звуковими та візуальними (текстовими) системами у салоні таких автобусів для інформування пасажирів із порушенням зору та слуху про зупинки, GPS-трекерами та відповідно витрат суб'єктів господарювання на придбання та облаштування таких автобусів;

розміру надходжень до місцевих бюджетів за рахунок отримання коштів, що будуть надходити від надання послуг з перевезення;

забезпечення чесних умов конкуренції завдяки однаковому застосуванню спільних правил допуску до системи надання послуг з перевезень пасажирів;

встановлення принципу рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх осіб, зацікавлених в отриманні таких послуг;

створення системи отримання фінансового відшкодування за послуги з перевезення пасажирів на маршрутах;

гармонізація умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави;

збільшення кількості пасажирів, які зможуть скористуватися послугами з проїзду, і в першу чергу пільгових категорій громадян, а також пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

2. Зменшення:

витрат коштів автомобільних перевізників на перевезення пільгових категорій громадян;

часу, витраченого пасажирами для проїзду до запланованого пункту призначення;

кількості дорожньо-транспортних пригод на автомобільному пасажирському транспорті.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

Впровадження Закону:

1. Створить правове підґрунтя державної підтримки для розвитку електричного транспорту, збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях; муніципального автомобільного транспорту;

2. Забезпечить перевезень осіб з обмеженими фізичними можливостями;

3. Стимулює впровадження новітніх технологій перевезень;

4. Створить умови щодо забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання в Україні з урахуванням досвіду та найкращої практики держав-членів Європейського Союзу;

5. Збільшить обсяги перевезень пасажирів територією України видами транспорту, безпечними для довкілля;

6. Призведе до зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

Для суспільства і держави буде досягнуто сталий розвиток сектору економіки, наповнення місцевих бюджетів, зниження рівня аварійності та забезпечення соціальних зобов'язань.

Для перевізників передбачається посилення вимог щодо здійснення перевезень пасажирів але в той же час, забезпечення однакових вимог для отримання права працювати на ринку регулярних пасажирських перевезень.

Також передбачається повне забезпечення перевезення всіх категорій громадян.

Для споживачів транспортних послуг – підвищення якості, комфорту та безпеки перевезень.

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися до дати набрання чинності цим актом шляхом збору пропозицій і зауважень та їх аналізу.

Повторне відстеження планується здійснити через рік після набрання чинності регуляторним актом, у результаті якого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення не врегульованих та проблемних питань шляхом аналізу якісних показників дії цього акта такі питання будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта будуть порівнюватись із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження, що надаватимуться суб'єктами підприємництва у галузі автомобільного транспорту, органам державної влади в межах компетенції.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

«_____» 2020 р.

