



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 Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень (далі – проєкт закону).

- Додатки: 1. Копія проєкту закону на 2 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту закону на 9 арк. в 1 прим.
3. Копія порівняльної таблиці до проєкту закону на 4 арк. в 1 прим.
4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту закону на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

414690 *

Роман Дубас 351 41 35



№15356/37/10-20 від 06.11.2020

6 Листопада 2020, 16:32

Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України

«Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень»

6 Листопада 2020, 16:32

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень» (далі – проект закону) розроблено Міністерством інфраструктури України за власною ініціативою з метою врегулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом, які забезпечуються шляхом здійснення попереднього замовлення з використанням інформаційних платформ (мобільного застосунку).

Реалізація проекту закону сприятиме розвитку ринку внутрішніх пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Проект закону розміщено на вебсайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) в розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту акта прохання надавати на адресу Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; dubas@mtu.gov.ua та на адресу Державної регуляторної служби України.

ВСІ ОГОЛОШЕННЯ

Поділитись сторінкою

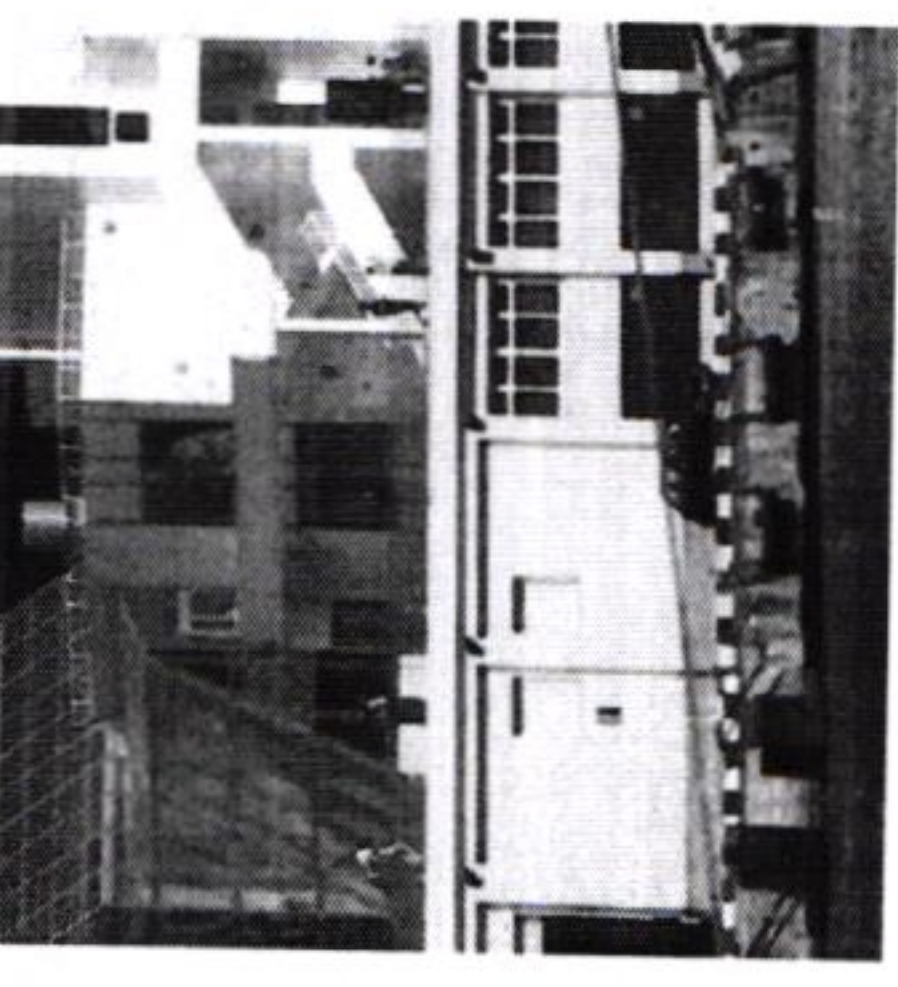
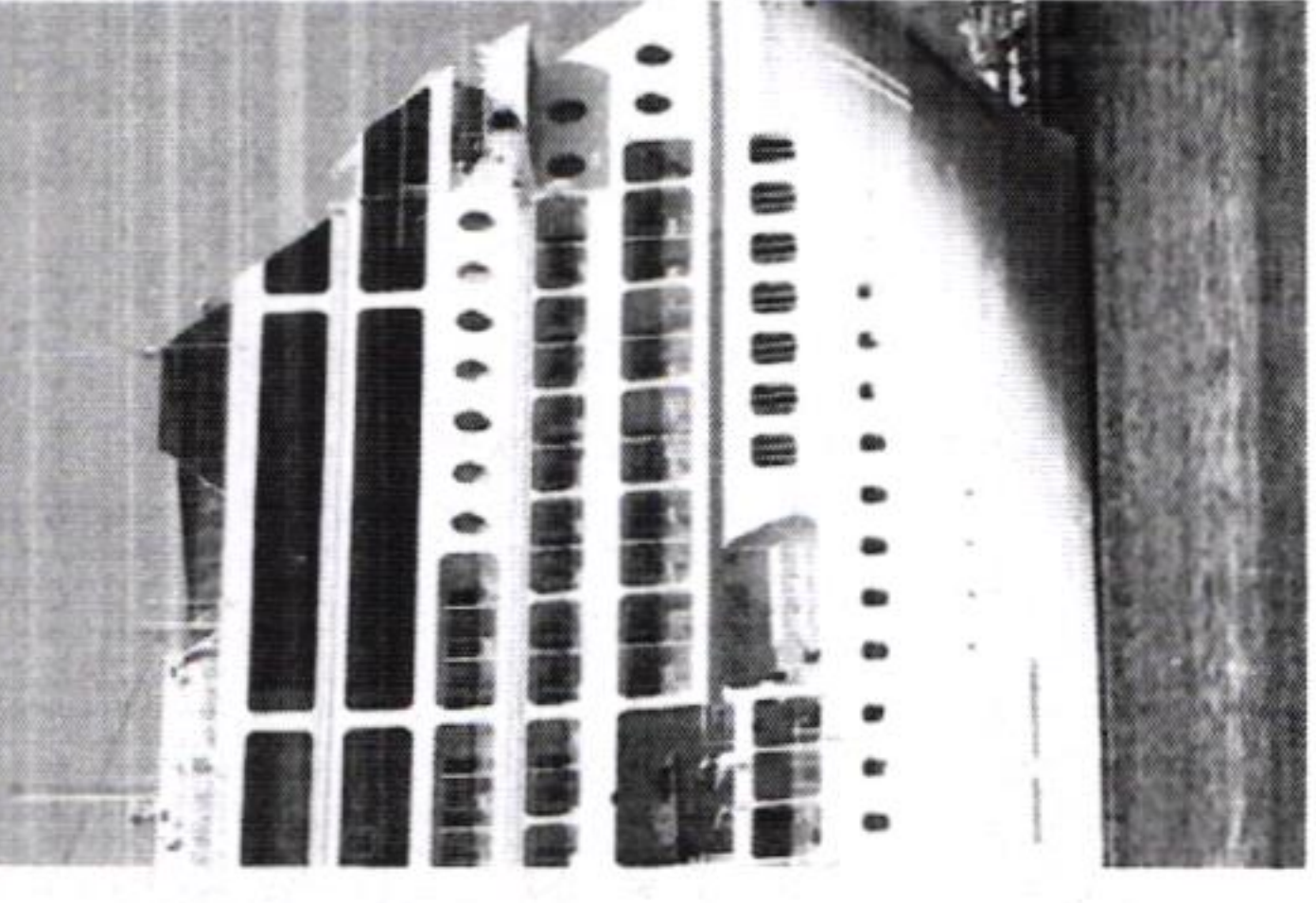
За галузями

- Автомобільний та міський транспорт
- Дорожнє господарство
- Залізничний транспорт
- Водний транспорт
- Авіаперевезення
- Поштовий зв'язок

За темами

- Безпека на транспорті
- Аналітика
- Відкриті дані
- Громадська рада
- Дозволи
- Дорадчі органи
- Євроінтеграція
- Регуляторна діяльність

Версія для друку



ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»
щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін
<p>Стаття 1. Визначення основних термінів</p> <p>У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>.....</p> <p>Відсутня</p> <p>паспорт маршруту - документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо;</p> <p>Відсутня</p> <p>регулярні спеціальні пасажирські перевезення - перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів</p>	<p>Стаття 1. Визначення основних термінів</p> <p>У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>.....</p> <p>оператор інформаційної платформи – суб'єкт господарювання, який надає доступ до мобільного застосунку для попереднього замовлення на регулярні спеціальні пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування;</p> <p>паспорт маршруту регулярних пасажирських перевезень – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, копію договору органу виконавчої влади або органу місцевого самоврядування про організацію перевезень на автобусному маршруті або копію дозволу на перевезення пасажирів на міжобласному автобусному маршруті;</p> <p>паспорт маршруту регулярних спеціальних пасажирських перевезень – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, копію договору із замовником транспортної послуги;</p> <p>регулярні спеціальні пасажирські перевезення – перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, установ, організацій, учнів, студентів,</p>	<p>Впродовж останніх років в Україні з'явилася нова модель пасажирських автобусних перевезень із використанням інформаційних платформ, згідно з якою створюється інформаційна платформа, яка дозволяє пасажирам здійснити попереднє замовлення послуги з перевезення пасажирів за допомогою мобільного застосунку.</p> <p>Прикладом такої моделі в Україні є проєкт Uber Shuttle. Інші схожі проєкти у регіоні та світі включають ViaVan (Амстердам), shotl (Барселона/Майамі), Careem Bus (Каїр).</p> <p>Поточна редакція Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) не містить спеціального регулювання цього нового виду пасажирських перевезень.</p> <p>Відповідно до вищевказаного, існує</p>

<p>та інших) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень;</p>	<p>туристів, екскурсантів, користувачів мобільного застосунку, що здійснили попереднє замовлення та інших організованих груп пасажирів) на автобусних маршрутах спеціальних перевезень, за умовами перевезень, визначеними договором із замовником транспортної послуги;</p>	<p>законодавча невизначеність щодо застосування зазначеного режиму перевезень.</p>
<p>..... Відсутня</p>	<p>..... реєстр операторів інформаційних платформ – електронна база даних, що містить інформацію про операторів інформаційних платформ, яка створюється та ведеться центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України;</p>	<p>Також, не визначена роль інформаційної платформи мобільних додатків, яка наразі не є об'єктом регулювання та не має ні права, ані обов'язку затверджувати паспорти маршрутів. Діюче регулювання в законодавстві покладає такий обов'язок безпосередньо на перевізників.</p>
<p>Відсутня</p>	<p>умови перевезень – вимоги до організації перевезень пасажирів, параметрів пасажиромісткості, комфортності, класу, категорії, технічних та екологічних характеристик автобусів, що використовуються для перевезень пасажирів, а також показники якості транспортного обслуговування населення, які визначені в договорі органу виконавчої влади або органу місцевого самоврядування та дозволі на перевезення пасажирів</p>	<p>Таким чином, на сьогодні склалася ситуація, за якої послуги перевезень, що здійснюються за посередництва мобільних додатків, фактично опинилися поза межами державного регулювання, що свідчить про неефективність поточної регуляторної політики та її невідповідність умовам, що фактично склалися на ринку.</p>

	автомобільним транспортом або договорі із замовником транспортної послуги.	Завдяки розвитку мережі внутрішніх пасажирських перевезень за допомогою інформаційних платформ, що робить можливим здійснення попереднього замовлення через мобільних застосунок, утвориться більше нових робочих місць в галузі автомобільного транспорту. Користувачі мобільних застосунків зможуть заздалегідь замовити місце у автобусі і гарантовано мати місце для сидіння протягом усієї поїздки.
<p>Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю</p> <p>Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.</p> <p>Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.</p> <p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, забезпечує:</p> <ul style="list-style-type: none"> формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту; нормативно-правове регулювання; визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту. <p>Відсутня</p>	<p>Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю</p> <p>Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.</p> <p>Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.</p> <p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, забезпечує:</p> <ul style="list-style-type: none"> формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту; нормативно-правове регулювання; визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту; створення, формування та ведення реєстру операторів інформаційних платформ. 	<p>Крім того, користувачі мобільного застосунку отримують можливість безготівкової оплати через мобільний застосунок.</p>
<p>Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту</p> <p>.....</p> <p>Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий</p>	<p>Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту</p> <p>.....</p> <p>Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий</p>	

<p>орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу і паспорти міських автобусних маршрутів.</p>	<p>орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу і паспорти міських автобусних маршрутів та погоджує паспорти маршрутів регулярних спеціальних пасажирських перевезень.</p>	
<p>Документи для регулярних спеціальних пасажирських перевезень: для водія автобуса - посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, схема маршруту, розклад руху, інші документи, передбачені законодавством України.</p>	<p>Документи для регулярних спеціальних пасажирських перевезень: для водія автобуса – посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, паспорт маршруту, інші документи, передбачені законодавством України.</p>	

**Генеральний директор Директорату автомобільного та електричного міського транспорту
Міністерства інфраструктури України**



Гамлет ПОГОСЯН

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень

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

1. Внести до Закону України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273 із наступними змінами) такі зміни:

1. У статті 1:

абзац сорок дев'ятий викласти в такій редакції:

«паспорт маршруту регулярних пасажирських перевезень – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, копію договору органу виконавчої влади або органу місцевого самоврядування про організацію перевезень на автобусному маршруті або копію дозволу на перевезення пасажирів на міжобласному автобусному маршруті;»;

абзац п'ятдесят восьмий викласти в такій редакції:

«регулярні спеціальні пасажирські перевезення – перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, установ, організацій, учнів, студентів, туристів, екскурсантів, користувачів мобільного застосунку, що здійснили попереднє замовлення та інших організованих груп пасажирів) на автобусних маршрутах спеціальних перевезень, за умовами перевезень, визначеними договором із замовником транспортної послуги;»;

частину першу доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими термінами такого змісту:

«оператор інформаційної платформи – суб'єкт господарювання, який надає доступ до мобільного застосунку для попереднього замовлення на регулярні спеціальні пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування;»;

«паспорт маршруту регулярних спеціальних пасажирських перевезень – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, копію договору із замовником транспортної послуги;»;

«реєстр операторів інформаційних платформ – електронна база даних, що містить інформацію про операторів інформаційних платформ, яка створюється та ведеться центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України;»;

«умови перевезень – вимоги до організації перевезень пасажирів, параметрів пасажиромісткості, комфортності, класу, категорії, технічних та екологічних характеристик автобусів, що використовуються для перевезень пасажирів, а також показники якості транспортного обслуговування населення, які визначені в договорі органу виконавчої влади або органу місцевого самоврядування та дозволі на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або договорі із замовником транспортної послуги.».

2. Частину третю статті 6 після абзацу четвертого доповнити новим абзацом такого змісту:

«створення, формування та ведення реєстру операторів інформаційних платформ.».

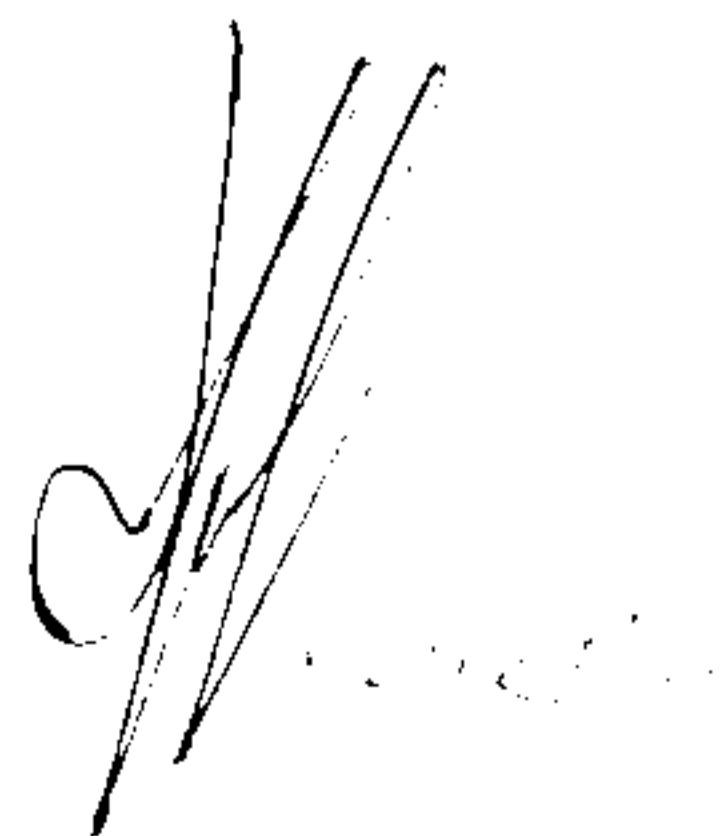
3. Частину шосту статті 14 після слів «паспорти міських автобусних маршрутів» доповнити словами «та погоджує паспорти маршрутів регулярних спеціальних пасажирських перевезень.».

4. Абзац третій частини другої статті 39 після слів і знаку «транспортний засіб,» доповнити словами і знаком «паспорт маршруту,».

II. Цей Закон набирає чинності через шість місяців з дня, наступного за днем його опублікування.

Голова Верховної Ради
України

Дмитро РАЗУМКОВ



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень»

I. Визначення проблеми

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень (далі – проєкт закону) розроблено Міністерством інфраструктури України за власною ініціативою у зв'язку з невідповідністю законодавства про автомобільний транспорт реальному стану на ринку автобусних пасажирських перевезень.

На сьогодні склалася ситуація, коли послуги з пасажирських перевезень, що здійснюються за посередництва інформаційних платформ, фактично опинилися поза межами державного регулювання.

Держава та організатори перевезень не мають ефективних механізмів контролю, а перевізники та оператори інформаційних платформ не мають юридичної визначеності щодо своїх інвестицій. Це свідчить про неефективність поточної регуляторної політики та її невідповідність умовам, які фактично склалися на ринку перевезень.

Проєкт закону відносить автобусні перевезення, які забезпечуються шляхом здійснення попереднього замовлення з використанням інформаційних платформ, до регулярних спеціальних пасажирських перевезень та встановлює чіткі вимоги щодо таких перевезень.

Проєкт закону уточнює визначення регулярних спеціальних пасажирських перевезень шляхом включення користувачів мобільного застосунку, що здійснили попереднє замовлення, до категорій пасажирів такого виду автобусних перевезень.

Проєкт закону запроваджує категорію оператора інформаційної платформи – особи, яка робить доступним мобільний застосунок для попереднього замовлення на внутрішніх пасажирських перевезеннях, надаючи цим законний статус операторам інформаційних платформ на ринку перевезень автомобільним транспортом загального користування.

Проєктом закону запроваджується реєстр операторів інформаційних платформ, внесення до якого є необхідною підставою для організації регулярних спеціальних пасажирських перевезень із застосуванням мобільного застосунку.

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

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 правового регулювання існуючих законодавчих та підзаконних актів у сфері автомобільного транспорту, а також за допомогою діючих регуляторних актів.

Врегулювання проблем не може бути здійснено також за допомогою діючих ринкових механізмів, що потребує державного врегулювання зазначеної проблеми.

II. Цілі державного регулювання

Прийняття закону дозволить:

- забезпечити безпеку та якість автобусних перевезень, що здійснюються за попереднім замовленням через мобільний застосунок, шляхом встановлення вимог до транспортних засобів;

- встановити належний державний контроль за діяльністю автомобільних перевізників та операторів інформаційних платформ на таких перевезеннях;

- надати організаторам перевезень ефективний механізм погодження маршрутів таких перевезень;

- надати автомобільним перевізникам та операторам інформаційних платформ юридичну визначеність щодо своїх інвестицій в такі перевезення.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не забезпечує досягнення цілі. Чинна редакція Закону України «Про автомобільний транспорт», яка у релевантній частині діє майже в незмінній редакції вже протягом 15 років, не враховує сучасну ситуацію на ринку в умовах стрімкого розвитку інформаційних технологій, залишає користувачів мобільних застосунків для попереднього замовлення послуги з перевезення та операторів інформаційних платформ поза межами правового поля, закриває доступ до нової бізнес-ніші для українського ринку перевезень пасажирів автомобільним транспортом і не стимулює розвиток економіки в цій сфері.
Альтернатива 2. Прийняття закону	Забезпечить врегулювання поставлених цілей

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей:

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Відсутні</p>	<p>Відсутність державного контролю за регулярними спеціальними пасажирськими перевезеннями, що здійснюються завдяки попередньому замовленню пасажирами послуги через мобільний застосунок.</p> <p>Відсутність державного контролю за належним рівнем якості і безпеки перевезень пасажирів.</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття закону</p>	<p>Забезпечить державний контроль за регулярними спеціальними пасажирськими перевезеннями, що здійснюються завдяки попередньому замовленню пасажирами послуги через мобільний застосунок.</p> <p>Підвищить інвестиційну привабливість України для перевізників і операторів інформаційних платформ.</p> <p>Усуне ризики, пов'язані з відмиванням коштів, отриманих незаконним шляхом та шляхом обмеження готівкових розрахунків в автобусному транспорті.</p> <p>Забезпечить належне виконання функцій щодо врегулювання потреб громадян в отриманні</p>	<p>Відсутні</p>

	швидкої, зручної, сучасної та фінансово доступної послуги з регулярних спеціальних пасажирських перевезень в умовах сьогодення.	
--	---	--

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зростання незадоволення потреб пасажирів в отриманні швидкої, зручної, сучасної та фінансово доступної послуги з перевезень Неможливість пільгових категорій пасажирів скористатися пільгами в рамках нерегульованого режиму перевезень
Альтернатива 2. Прийняття закону	Надання пасажирам додаткову законну опцію мобільності – регулярні спеціальні перевезення, що здійснюються завдяки попередньому замовленню пасажиром через мобільний додаток. Надання пільговим категоріям пасажирів право безкоштовного проїзду в рамках таких 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	-	-	-	29091	29091

дію регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	-	100%	100%
Вид альтернативи	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні			Збереження фактичної можливості здійснювати перевезення без державного контролю	
Альтернатива 2. Прийняття закону	Прийняття закону дозволить: <ul style="list-style-type: none"> - забезпечити безпеку та якість автобусних перевезень, що здійснюються за попереднім замовленням через мобільний застосунок, шляхом встановлення вимог до транспортних засобів; - встановити належний державний контроль за діяльністю автомобільних перевізників та операторів інформаційних платформ на таких перевезеннях; - надати організаторам перевезень ефективний механізм погодження маршрутів таких перевезень; - надати автомобільним перевізникам та операторам інформаційних платформ юридичну визначеність щодо своїх інвестицій в такі перевезення. 			Відсутні	

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

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.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	У випадку збереження нинішньої ситуації, цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття закону	4	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті за умови внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Пасажирські перевезення, не відповідають вимогам попиту користувачів на послуги та інтересам бізнесу	Вищезазначений вид перевезень залишається поза межами державного регулювання
Альтернатива 2. Прийняття закону	Реалізація державної політики щодо забезпечення	Відсутні	Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної

	<p>безпеки та якості автобусних перевезень та встановлення належного державного контролю за діяльністю автомобільних перевізників та операторів інформаційних платформ на таких перевезеннях</p>		<p>регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей</p>
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Цілі державного регулювання не досягаються	-
Альтернатива 2. Прийняття закону	<p>Надання пасажиром додаткову законну опцію мобільності – регулярні спеціальні перевезення, що здійснюються завдяки попередньому замовленню пасажирами через мобільний додаток.</p> <p>Забезпечення державного контролю за регулярними спеціальними перевезеннями, що здійснюються завдяки попередньому замовленню пасажирами через мобільний додаток.</p> <p>Підвищення інвестиційної привабливості України для</p>	-

	перевізників операторів інформаційних платформ.	
--	---	--

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

Для розв'язання проблеми, визначеної у розділі 1 цього Аналізу регуляторного впливу, передбачається внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт».

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.

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.

Ведення реєстру операторів інформаційних платформ буде здійснюватися відповідними працівниками органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та Міністерства інфраструктури України 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.

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 збільшення: кількості суб'єктів господарювання, що будуть виконувати регулярні спеціальні пасажирські перевезення на підставі паспорту маршруту регулярних спеціальних пасажирських перевезень;

розміру надходжень до місцевих бюджетів за рахунок отримання коштів, що будуть надходити від надання послуг з регулярних спеціальних пасажирських перевезень;

кількості безкоштовних перевезень пільгових категорій громадян у рамках регулярних спеціальних пасажирських перевезень.

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

Проведені консультації за участю ГО «Федерація роботодавців транспорту України», ГО «Український транспортний союз», ГО «Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України», ГО «Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників», представників перевізників, представників оператора інформаційної платформи Uber Shuttle.

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, зменшення вимог для отримання права працювати на ринку регулярних спеціальних пасажирських перевезень.

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 нерегульованих 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 їх компетенції.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

« ____ » _____ 2020 р.

