ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011 тел. (044) 254-56-73, факс 254-43-93
e-mail: inform@dkrp.gov.ua

Від _____ №_____
на №_____від_____

Рішення №_____ від "_____"_____2017 р.
про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проекти постанов Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування», «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та проекти наказів Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій», «Про затвердження Змін до Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» (далі – проекти НПА), а також документи, що надані до нього листами Міністерства інфраструктури України від 21.11.2016 № 6641/25/14-16 та від 31.01.2017 № 438/25/14-17.

За результатами розгляду проектів НПА та аналізів регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

встановлено:

проектами НПА пропонується затвердити пакет змін до нормативно-правових актів у галузі автомобільного транспорту, спрямованих на лібералізацію та дерегуляцію ринку регулярних і нерегулярних пасажирських автобусних перевезень.

Однак, проекти НПА не можуть бути погоджені з огляду на наступне.

Щодо проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»

Наданий на розгляд проект Правил, як зазначають його розробники, є однією з низки проектів, що направлені на приведення законодавства України у відповідність до стандартів ЄС, а також лібералізацію та дерегуляцію ринку пасажирських автомобільних перевезень. З цього приводу звертаємо увагу, що в українських реаліях дерегуляція та лібералізація – не самоціль, а необхідний інструмент, місією якого повинно бути кардинальне поліпшення бізнес-клімату

Державна регуляторна служба України
ВИХ №2152/0/20-17 від 03.04.2017
Мисько Володимир Іванович

(а зрештою – інвестиційного клімату) в Україні, чинник створення нових робочих місць та підвищення якісних стандартів життя. Саме якісна політика дерегуляції і лібералізації є важливою передумовою запровадження в Україні європейської бізнес-моделі.

Розроблений проект Правил не може забезпечити якісну дерегуляцію і лібералізацію, у зв'язку з тим, що під час його розроблення не забезпечено належне виконання Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності». Забезпечення здійснення державної регуляторної політики включає недопущення прийняття регуляторних актів, які *є непослідовними або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти.* Так, Міністерство інфраструктури намагається реформувати ринок пасажирських автомобільних перевезень шляхом внесення змін до підзаконних актів при цьому не змінюючи основні норми профільного законодавчого акту - Закону України «Про автомобільний транспорт» (надалі – Закон). В результаті таких дій виникає не узгодженість між розробленими змінами та діючим Законом, що, в свою чергу, створить суттєві колізії та перешкоди для діяльності в даній сфері господарювання.

По суті запропонованих змін зазначаємо, що даний проект Правил потребує детального доопрацювання виходячи із нижченаведеного.

По-перше: до термінів вносяться зміни щодо визначення автостанційного збору. Конкретизується, що *автостанційний збір справляється лише з осіб, які придбавають квитки на автостанціях. Вартість квитка – сума, що складається з вартості проїзду автобусом та автостанційного збору (у разі придбання квитка на автостанції).* До п. 116 Правил додається, *що особи, які не придбавають квитки на автостанції, автостанційний збір не сплачують.*

Однак, дані зміни не узгоджуються з нормами Закону України «Про автомобільний транспорт», так ст. 36 Закону передбачено, що *за надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїзні квитки, стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка.* Тобто, автостанційний збір стягується не за фактом придбання квитка на автостанції, а за фактом надання обов'язкових послуг автостанцій. Це означає, що де б не був придбаний квиток (мережа Інтернет, агент, термінал тощо) посадку до автобуса пасажир здійснює на автостанції де і відбувається споживання автостанційних послуг, за що і стягується відповідний платіж.

Запропоновані зміни суперечать нормам Закону та спричинять прямі збитки власникам автостанцій, коли вони не зможуть стягнути оплату з пасажира за користування обов'язковими автостанційними послугами.

По-друге: виключаючи поняття попереднього та поточного продажу квитків, розробники проекту Правил ні в пояснювальній записці, ні в інших супровідних документах до проекту не наводять аргументацію необхідності ліквідації такого виду послуг. Даний вид послуг є загальносвітовим та актуальним. Такий же підхід застосований і до п.п.9, 41, 125 Правил, де виключені практичні положення, які регулюють випадки втрати проїзного документа, право пасажира здійснювати посадку на інших зупинках, завчасну подачу автобусу на автостанцію, задоволення потреб пасажирів у рейсі

тривалістю понад чотири години у питній воді, харчуванні тощо.

Взагалі, розробники проекту Правил виключають велику кількість актуальних та потрібних в практичній діяльності норм, які дієво регулюють правовідносини учасників пасажирських перевезень. Правила – це нормативний акт, що конкретизує норми права загального характеру з метою регулювання поведінки суб'єктів правовідносин у певних галузях і вирішує процедурні питання. Тобто, учасники пасажирських перевезень у випадку виникнення тієї чи іншої ситуації, особливо критичної, повинні знати як їм себе поводити та що робити.

Відміна практичних норм (положення яких і до того не навантажувало учасників ринку пасажирських перевезень) не може вважатися ознакою успішного реформування. Механічне скорочення положень Правил лише імітує процес дерегуляції. Успішність політики дерегуляції має визначатися всеохоплюючим зменшенням витрат на ведення бізнесу та ліквідації надмірних повноважень держави.

Виключення з Правил вищевказаних положень не забезпечить на практиці ефективність регуляторного акту, а спричинить появу прогалин, наслідком яких будуть конфліктні ситуації між учасниками пасажирських перевезень.

По-третє: в п. 10 проекту Правил передбачається покладення державного контролю за дотриманням передбачених Правилами вимог на Нацполіцію. Запропоновані зміни не узгоджуються з нормами Закону України «Про національну поліцію». Так, ст. 23 Закону України «Про національну поліцію» визначені повноваження поліції і серед переліку повноважень відсутнє повноваження щодо здійснення контролю за дотриманням Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Вищевказаним Законом п.11 ст. 23 передбачено, що нацполіція регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі.

Крім того, ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» регламентовано систему органів державного регулювання та контролю на автомобільному транспорті, де повноваження нацполіції щодо державного контролю за дотриманням Правил також не передбачені.

Таким чином, розробники проекту Правил знову порушують обов'язкові принципи державної регуляторної політики та передбачають норми які не узгоджуються із діючими законами. У випадку запровадження даного положення на практиці воно не запрацює, а тому у даної норми відсутній принцип ефективності державної регуляторної політики.

По-четверте: із п.14 проекту Правил виключається посилання на програми розвитку автомобільного транспорту під час організації органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування регулярних пасажирських перевезень.

Слід зазначити, що ст. 14 Закону України «Про автомобільний транспорт» містить у собі обов'язкову вимогу щодо наявності програм розвитку автомобільного транспорту. *Розробники проекту Правил фактично*

без внесення змін до профільного Закону намагаються спростити організацію автомобільних пасажирських перевезень. Однак, внесення змін до підзаконних актів без відповідних змін у акті вищої юридичної сили, є грубим порушенням основ державної регуляторної політики, що на практиці призведе до протиріч та не узгодженості нормативних актів.

По-п'яте: викладення п. 19 проекту Правил в наступній редакції - *«Транспортні засоби, які використовуються для регулярних пасажирських перевезень, повинні бути обладнані пристроями для підключення до єдиної системи моніторингу транспорту Мінінфраструктури»*, фактично передбачає появу в країні єдиної системи моніторингу транспорту Мінінфраструктури. Слід зазначити, що система моніторингу повинна бути складовою частиною маршрутної мережі маршрутів. Формування мереж автобусних маршрутів передбачено Законом «Про автомобільний транспорт», а реєстрів автобусних маршрутів загального користування - Наказом Мінінфраструктури України від 20.05.2013р. N 305 «Про затвердження Порядку формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування». Однак, Закон не передбачає створення єдиної системи моніторингу транспорту, а запровадження її Правилами та тим більше, без деталізації порядку функціонування може створити низку протиріч, які призведуть до зловживань під час введення даної системи в дію та безпідставного підвищення витрат перевізників (придбання обладнання GPS, чи придбання у якогось одного виробника тощо).

Крім того, не зрозумілим є те, що розробники проекту Правил викладаючи запропоновану редакцію п. 19 Правил фактично відміняють чинну: *«Внесення змін постійного характеру до маршруту та/або графіка руху здійснюється у межах відповідної мережі маршрутів».*

Позитивно сприймаючи запропоноване спрощення внесення змін до маршруту та/або графіка руху (п. 20 проект Правил), зазначаємо, що всі ці зміни до маршруту та/або графіків руху повинні відбуватися в межах мережі маршрутів, щоб зміни які почнуться, були обліковані організатором та внесені до мережі маршрутів. Без відображення та фіксування змін до маршруту у відповідній маршрутній мережі, всі перевізники зіткнуться із повним хаосом.

Пропонуємо під час доопрацювання п.п. 19, 20 проекту Правил передбачити, що внесення змін до маршруту та або/зміна графіка руху здійснюється у межах відповідної мережі маршрутів з обов'язковим внесенням організатором всіх відповідних змін до мережі.

По-шосте: негативно сприймаємо спрощення діяльності нерегулярних перевезень пасажирів. Так, за останні роки всі нелегальні перевезення в країні фактично здійснюються під прикриттям нерегулярних перевезень. На кожному засіданні круглих столів та інших зборах Укртрансбезпека регулярно доповідає про свою безрезультатну боротьбу з нелегальними перевізниками, про відсутність дієвих механізмів впливу на нелегалів і про їх постійне зловживання нерегулярними перевезеннями.

Будь-яке спрощення діяльності нерегулярних перевезень - це спрощення діяльності для нелегальних перевізників.

По-сьоме: по п. 75 проекту Правил – перевезення ручної поклажі та багажу зазначаємо, що дуже важливим є доповнення до запропонованої редакції обмеження щодо кількості ручної поклажі, яка перевозиться у салоні автобуса. На практиці може виникнути така ситуація, коли ручна поклажа буде розміром не більше 20х20х30 сантиметрів та вагою не більше 5 кг, але такої поклажі буде багато.

Визначення в діючих Правилах кількості ручної поклажі в залежності від виду сполучення, в повному обсязі відповідає практичним потребам як пасажира так і перевізника. Обґрунтованих підстав для виключення з п. 75 обмежень щодо кількості ручної поклажі, а також положення про перевезення ручної поклажі під наглядом пасажира, не існує.

Розробники проекту правил знову виключають з діючих Правил практичні положення, які регулюють поведінку суб'єктів у автотранспортній сфері і залишають лише прогалини. Це свідчить про неякісний процес реформування галузі та видання великої кількості змін в якості імітації реформ.

По-восьме: із п. 112 проекту Правил виключається положення, що автостанції підлягають атестації *на відповідність кількості та якості послуг*, що надаються пасажирам та перевізникам. Фактично, розробники проекту Правил, цими змінами надають можливість запровадити реформування автостанційної діяльності, а саме зміну підходу до атестації автостанційних послуг, скасування класності автостанцій.

З цього приводу висловлюємо свою незгоду, автостанції повинні атестуватися на відповідність кількості та якості послуг. Відміна класності автостанцій може призвести до зниження якості автостанційних послуг та бажання багатьох суб'єктів господарювання заробити швидкі гроші без забезпечення комплексного підходу до розвитку автостанційних послуг. Слід зазначити, що запропоноване є недодержанням принципів передбачуваності та збалансованості державної регуляторної політики, оскільки спочатку держава встановлює вимоги до якості послуг (градація по класам автостанцій), суб'єкти господарювання вкладають немалі кошти для забезпечення найбільш якісних послуг, які одночасно є найбільш витратними (криті платформи, майданчики відстою, сучасні комп'ютерні системи продажу квитків, облаштовані місця для сидіння пасажирів, технічне обладнання, конструкції та засоби для забезпечення вільного доступу осіб з обмеженими фізичними можливостями), а через деякий невеликий проміжок часу, держава кардинально змінює вимоги до діяльності, скасовуючи основні вимоги до якості послуг.

Суб'єкти господарювання, що вклали немалі кошти у розвиток автостанцій не зможуть адекватно здійснювати планування своєї діяльності та більш того, витримати конкуренцію суб'єктів господарювання з новими (спрощеними) автостанціями.

По-дев'яте: визначення в п.115 проекту Правил в якості диспозитивної норми, що перевізник має право здійснювати продаж квитків через автостанції, агентства з продажу квитків та/або самостійно не узгоджується із ст.ст. 32, 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» де передбачені імперативні норми, відповідно до яких власники автостанцій зобов'язані укласти договір з

автомобільним перевізником та до обов'язкових послуг, що повинні надаватися перевізнику належить - продаж квитків. Таким чином, відсутнє додержання гарантованого законом балансу інтересів між перевізником та автостанцією, а також створюються нерівні умови для роботи на ринку – автостанції «зобов'язані», а перевізники «мають право».

Слід констатувати той факт, що на практиці надання перевізнику права чи здійснювати чи не здійснювати продаж квитків через автостанцію, призведе лише до порушень прав пасажирів та загрози їх безпеки. Перевізнику вигідніше підібрати пасажира від бордюра, а не з автостанції, де потрібно сплатити кошти за обслуговування. Крім того, дійсна практика роботи показує, що перевізники які не співпрацюють із автостанціями, фактично незадоволенні тим, що автостанції здійснюючи продаж квитків із застосуванням РРО показують реальний об'єм доходів перевізників. Більшість перевізників занижують об'єми доходів з метою мінімізації сплати податків та зборів.

Не може бути підтримана пропозиція щодо виключення із контексту Правил положень про порядок продажу квитків водієм, за різними видами напрямків, а також перерахування частини автостанційного збору автостанції, на якій пасажир повинен здійснити посадку, у випадку продажу квитка перевізником самостійно або через агентство. Дані положення повністю відповідають практичній необхідності та регулюють взаємовідносини між рівними суб'єктами господарювання без лобіювання чиїхось інтересів.

У випадку виключення даних положень із Правил, водії будуть зловживати правом продажу квитків на територіях автостанцій, збавляючи вартість квитка на розмір автостанційного збору, та отримувати від пасажира необліковану готівку. Пасажири, придбавши квитки через агентства або перевізника та здійснюючи посадку на автостанції, фактично користуються обов'язковими автостанційними послугами, однак автостанції не зможуть покрити свої витрати на обслуговування пасажирів через неможливість отримання автостанційного збору.

По-десяте: до п. 116 проекту Правил доповнюється вимога про зазначення у квитку розміру та за які послуги стягуються кошти, що є автостанційним збором. Ознайомившись із цією пропозицією одразу ж вбачається непослідовний підхід розробників проекту до процесу реформування пасажирських перевезень. *Розробники намагаються провести дерегуляцію діяльності перевізників, при цьому одночасно на автостанції покладаються нові зобов'язання та до них посилюються вимоги.*

Прямою нормою Закону України «Про автомобільний транспорт», ст. 36 визначено, що за надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїзні квитки, стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка. Фактично, Законом визначений перелік обов'язкових послуг (комплекс послуг), що повинні надаватися автостанціями пасажирам, без будь-якого їх роздроблення на окремі послуги та оплату по факту їх надання.

Автобусні станції розраховані для користування послугами необмеженого кола осіб без чіткого контролю за тим, як той чи інший пасажир користується ними, знаходячись на території автостанції, - у зв'язку з чим, автостанційні

послуги на законодавчому рівні і визначені як комплекс послуг. Навіщо вказувати у квитку за які послуги стягуються кошти, якщо це комплекс обов'язкових послуг і їх не можна роздробити.

Вказані зміни проекту Правил не відповідають принципу державної регуляторної політики щодо збалансованості інтересів та порушують принципи адекватності та доцільності.

По-одинадцяте: виключення із п.п. 126,128 проекту Правил, права автостанцій на залучення додаткового перевізника при короткостроковому збільшенні пасажиропотоку, або напередодні свят, у випадку офіційної відмови основного перевізника, може мати негативні наслідки на практиці. Передбачене проектом Правил положення про те, що перевезення збільшеного пасажиропотоку забезпечуються додатковим автобусом основного перевізника, не враховує випадок, коли у цього перевізника немає такої кількості додаткових автобусів.

Щодо проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»

Розробники проекту зазначають, що практика застосування діючої редакції Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, засвідчила про її неактуальність, неефективність, невідповідність сучасним умовам організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом, а також таку, що містить корупційні чинники. У зв'язку з чим, Мінінфраструктури пропонується нова редакція Порядку яка, має спростити доступ до ринку регулярних пасажирських перевезень, зменшити кількість документів, які подаються перевізником-претендентом до участі в конкурсі, виключити корупційні чинники.

Однак, розробником проекту Порядку не доведено його ефективність, доцільність та збалансованість.

Проект Порядку не може забезпечити якісну дерегуляцію і лібералізацію, у зв'язку з тим, що під час його розроблення не забезпечено належне виконання Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності». Забезпечення здійснення державної регуляторної політики включає недопущення прийняття регуляторних актів, які *є непослідовними або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти.*

Так, Міністерство інфраструктури намагається реформувати ринок пасажирських автомобільних перевезень шляхом внесення змін до підзаконних актів при цьому не змінюючи основні норми профільного законодавчого акту - Закону України «Про автомобільний транспорт». В результаті таких дій, виникає не узгодженість між розробленими змінами та діючим Законом, що є прямим порушенням державної регуляторної політики.

Запропонована відміна бальної системи може мати негативні наслідки при практичній реалізації, оскільки саме запровадження даної системи зменшила корупційну складову та внесла об'єктивність та прозорість під час

відбору перевізників. Для спрощення допуску перевізників до ринку перевезень необхідно лише переглянути систему оцінювання та надати більше балів за наявність нових автобусів та внести деякі зміни до процедури відкриття маршрутів.

Однак, запропонований проект Порядку, фактично не вносить зміни до існуючого Порядку, а повністю змінює процедуру проведення конкурсу, при цьому не узгоджуючись із прямими нормами Закону України «Про автомобільний транспорт».

Також необхідність розроблення нової моделі проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування розробниками проекту Порядку пояснюється наявністю схваленого Плану імплементації *Регламенту (ЄС) №1370/2007 Європейського Парламенту та Ради (далі – Регламент ЄС)*, відповідно до якого Міністерство інфраструктури взяло на себе зобов'язання щодо підготовки низки проектів актів в частині внесення змін до законодавства про автомобільний транспорт з метою імплементації зазначеного Регламенту.

Метою Регламенту є визначити яким чином, відповідно до положень законодавства Співтовариства, компетентні органи можуть діяти в сфері пасажирських перевезень для забезпечення надання послуг громадського інтересу, які повинні буги більш численними, більш надійними, кращої якості і більш дешевими, ніж послуги, які надають ринкові сили. Для цього Регламент встановлює умови, при яких компетентні органи, при визначенні зобов'язань або при укладенні угод на надання громадських послуг, відшкодовують операторам громадських послуг понесені витрати, і/або надають виключні права для виконання зобов'язань, пов'язаних з громадськими послугами.

Тобто, Регламент ЄС визначає, перш за все, порядок дій компетентних органів відповідно до положень внутрішнього законодавства Співтовариства, для цього встановлюються умови при яких проводяться відшкодування понесених витрат операторів громадських послуг (перевізників). Керуючись принципом послідовності з метою імплементацією положень Регламенту ЄС, необхідно спочатку внести відповідні зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт», а в подальшому – до всіх підзаконних актів.

Більш того, Регламент ЄС не визначає порядку та критеріїв відбору перевізників, тобто процедуру проведення конкурсу з перевезень пасажирів. Єдиною вимогою Регламенту ЄС до відбору операторів громадських послуг (перевізників) є положення ч. 3 ст. 5 Регламенту, яким визначено, що *ухвалена процедура стосовно проведення конкурентних торгів повинна бути відкритою для всіх операторів, чесною і проводитися з дотриманням принципів прозорості і недискримінаційного підходу.*

Вважаємо, що розроблений проект Порядку не відповідає вимогам ЄС стосовно дотримання принципів прозорості та чесності.

Заслуговує на увагу п. 1. ст. 3 Регламенту ЄС, який встановлює, що в разі, якщо компетентні органи приймуть рішення надати оператору за його вибором виключне право і/або компенсацію будь-якої природи, в обмін на виконання зобов'язань з надання громадських послуг, вони повинні робити це в рамках

угод на надання громадських послуг. Це означає, що в ЄС, оператор громадських послуг (перевізник) за своїм особистим вибором отримує від компетентних органів спосіб компенсації. Однак, Мінінфраструктури при імплементації Регламенту ЄС позбавляє наших перевізників права вибору способу компенсаціє і наділяє цим правом організатора перевезень, що є можливістю для корупційних зловживань. Організатор самостійно буде визначати якому перевізнику надати виключні права, а я якому фінансову компенсацію. Все може спричинити зловживання та розвиток ще більшої корупції.

Основна ідея, яку хочуть запровадити розробники проекту Порядку це створення двох варіантів організації перевезень - «комерційні перевезення» та «громадські пасажирські перевезення».

Слід зазначити, що в діючих законодавчих актах України відсутні поняття «громадських пасажирських перевезень» та «комерційних перевезень». У зв'язку з чим, введення таких видів перевезень у підзаконному акті є прямим порушенням обов'язкових принципів державної регуляторної політики. У випадку запровадження даних видів організації перевезень на практиці, дані норми у правовому полі не запрацюють, а тому у даних змін відсутній принцип ефективності державної регуляторної політики.

В ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» регламентовані всі види послуг пасажирського автомобільного транспорту, серед них відсутні такі види організації перевезень як «комерційні перевезення» та «громадські пасажирські перевезення».

Крім того, в нашій державі, велика кількість спеціальних Законів, які надають право пільгового проїзду в громадському транспорті тим чи іншим категоріям громадян. Жоден Закон не визнає, що пільговик може їздити безкоштовно або з певною знижкою лише на автобусах, які здійснюють громадські пасажирські перевезення і не мають право посадки в автобуси, які здійснюють комерційні перевезення. Розподілу соціальних послуг на «громадські пасажирські перевезення» та «комерційні пасажирські перевезення» не передбачено і нормами Закону України «Про автомобільний транспорт». Отже, поява в проекті Порядку двох видів організації перевезень суперечить Закону України «Про автомобільний транспорт» та порушує конституційні права пільгової категорії громадян.

Вважаємо, що відмова від бальної системи конкурсу є передчасною. Різкий перехід до системи відповідності перевізника-претендента умовам конкурсу без детальної та професійної схеми її запровадження, а найголовніше, розуміння до чого вона призведе на практиці, може поставити під загрозу найголовніше – життя та здоров'я пасажирів.

Одночасно зазначаємо, що керуючись принципом послідовності державної регуляторної діяльності, враховуючи що проекти наказів Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій», «Про затвердження Змін до Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» є

нормативно-правовим продовженням змін механізмів державного регулювання, передбачених вищезазначеними проектами постанов, ДРС вбачає передчасним та недоцільним їх розгляд, оскільки запропоновані проектами наказів зміни є продовженням нормативного врегулювання механізмів закладених в проектах постанов до яких висловленні суттєві зауваження.

Крім того зазначаємо, що зважаючи на значний суспільний резонанс, викликаний розробкою та оприлюдненням цих проектів НПА, ДРС проведено додаткові консультації з учасниками ринку автобусних перевезень пасажирів та створено робочу групу щодо узгодження механізму лібералізації та дерегуляції ринку міжміських та приміських автобусних перевезень, який сприятиме вирішенню накопиченої сукупності ключових проблемних питань даної галузі.

Слід зазначити, що під час проведених низки засідань робочої групи так і не було досягнуто остаточного узгодженого збалансованого рішення відповідної проблеми, а більшість учасників робочої групи відзначали на тому, що запропоновані проекти постанов не відповідають реаліям автотранспортного ринку України, та лише погіршать ситуацію з перевезень пасажирів.

Окрім того зазначено, що перш ніж проваджувати лібералізацію та дерегуляцію на ринку автомобільних перевезень України слід привести діюче законодавство у відповідність до норм Європейського союзу (з урахуванням всіх імплементованих Регламентів та Директив відповідно до Угоди про ЄС), а також внести відповідні зміни до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Разом з цим, Мінінфраструктури, як розробник, зобов'язався якнайшвидше розробити остаточні редакції проектів постанов та направити їх до ДРС для опрацювання та прийняття рішення. Однак, станом на сьогоднішній день офіційно Мінінфраструктури не надало до ДРС відповідних доопрацьованих редакцій проектів регуляторних актів.

Крім того, розробником в поданих Аналізах регуляторного впливу до відповідних проектів регуляторних актів не доведено доцільність, адекватність, ефективність та збалансованість запропонованих механізмів державного регулювання, шляхом, зокрема, фінансово-економічних розрахунків безпосереднього впливу цих проектів на регуляторне середовище, оскільки при підготовці відповідних АРВ розробником не в повній мірі враховано вимоги Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151.

Таким чином, розробку проектів НПА здійснено з порушенням принципів державної регуляторної політики адекватності, збалансованості та

передбачуваності, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

вирішено:

відмовити в погодженні проектів постанов Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування», «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та проекти наказів Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій», «Про затвердження Змін до Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом».

Голова Державної
регуляторної служби України **К. М. Ляпіна**

Мицько В І
т 254-52-21