

## **АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

### **до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»**

#### **I. Визначення проблеми**

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

Станом на 31.05.2017 в Україні здійснюють господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом 56229 ліцензіатів.

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

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

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

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

Так, за період з 01.01.2016 по 31.12.2016 в Україні, з вини водіїв автобусів, скоєно 387 дорожньо-транспортних пригод. Як наслідок, загинуло 38 людей та 776 травмовано.<sup>1</sup>

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

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

<sup>1</sup> Управління безпеки дорожнього руху (<http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>).

автомобільний і 14 % — на річковий і морський.

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

Так, за період з 01.01.2016 по 31.12.2016 року в Україні, з вини ліцензованого транспорту, скоєно 3286 дорожньо-транспортних пригод.<sup>2</sup>

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

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

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> Управління безпеки дорожнього руху (<http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>).

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

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

#### ***4. Щодо невідповідності Ліцензійних умов вимогам Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту, Ради від 21 жовтня 2009 р. та Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень***

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

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

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

Зокрема, автоперевізники повинні відповідати таким вимогам:

- 1) задовольняти умови реєстрації в країні-члені;
- 2) мати адекватну ділову репутацію;
- 3) мати належне фінансове становище;
- 4) мати професійно компетентних менеджерів та водіїв.

Слід зауважити, що норми Хартії Якості збігаються з положеннями Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС (далі – Регламент (ЄС) № 1071/2009). Згідно з додатком ХХХІІ до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з

іншої сторони, положення Регламенту (ЄС) № 1071/2009, за винятком критеріїв фінансового стану, Україна має імплементувати у національне законодавство для всіх транспортних підприємств, залучених до міжнародних транспортних перевезень, протягом 3 років (до 1 листопада 2017 р.), а для всіх інших підприємств – протягом 7 років з дати набрання чинності цією Угодою.

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

Відповідно до Порядку проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 р. № 757, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 серпня 2004 р. за № 1076/9675, для участі у конкурсі на отримання дозвільних документів ЄКМТ анкету на участь у конкурсі для отримання дозволу(ів) ЄКМТ, у якій зазначаються: марка, категорія екологічності, рік виготовлення, реєстраційний номер, ідентифікаційний номер виробника (номер шасі (кузова, рами)) автомобільного транспортного засобу, наявність сертифікатів відповідності автомобільного транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення, із зазначенням їх номера, дати видачі, строку дії та найменування установи, що їх видала. Оскільки Регламентом (ЄС) № 1071/2009 та Хартією Якості передбачено обов'язкове облаштування транспортних засобів, які здійснюють міжнародні пасажирські та вантажні перевезення, перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, пристроями обмеження швидкості, то для здійснення таких перевезень перевізник зобов'язаний обладнання такі транспортні засоби зазначеними пристроями.

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

Слід зауважити, що дозвіл ЄКМТ – це документ, який дає право на використання автомобільного транспортного засобу автомобільного перевізника – резидента для міжнародного автомобільного перевезення вантажу або проїзду без вантажу територією іноземних держав – членів ЄКМТ упродовж визначеного в ньому строку. Таким чином, дозволи ЄКМТ дають змогу автомобільним перевізникам здійснювати міжнародні автомобільні перевезення вантажу та отримувати дохід.

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

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

Існуючі проблеми справляють вплив на:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

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

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

## **II. Цілі державного регулювання**

Метою державного регулювання є:

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

Забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом

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

Забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом

Зменшення ризиків потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди

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

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

Імплементация Регламентів ЄС та Хартії Якості

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

### **1. Визначення альтернативних способів**

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1 Збереження status quo</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	<p>Такий спосіб не забезпечує досягнення цілей державного регулювання щодо: забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; забезпечення належного рівня безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом; забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; забезпечення належного рівня безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; зменшення ризиків потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди; удосконалення та спрощення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних</p>

	відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; створення рівних умов конкуренції; гармонізація умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави; імплементації основних положень Хартії Якості та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.
Альтернатива 2 Внесення змін до постанови  Забезпечує досягнення державного регулювання цілей	Запропонований спосіб вирішення зазначених проблем є найбільш доцільним, оскільки дозволить забезпечити: належний рівень безпеки внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; належний рівень безпеки внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом; належний рівень безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та якості надання ліцензіатами таких послуг; належний рівень безпеки міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Зменшити ризики потрапляння транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди; удосконалить та спростить процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; створення рівних умов конкуренції; гармонізує умови конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави; імплементує основні положення Хартії Якості та Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Втрати держави пов'язані насамперед із відсутністю надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України як транспортної держави, зокрема у разі позбавлення України права на отримання дозволів ЄКМТ.
Альтернатива 2	Зменшення рівня смертності на	Відсутні.

	<p>дорогах. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища.</p> <p>Дотримання Україною зобов'язань, взятих на себе під час підписання Хартії Якості, безперешкодний рух товарів між країнами, збереження робочих місць, експорт товарів українських виробників, надходження коштів до бюджетів усіх рівнів.</p>	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

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

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання\*:

Показник	Великі*	Середні*	Малі*	Мікро*	Разом*
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць			56229		56229
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків			100%		100%

\*За інформацією Укртрансбезпеки.

*Оцінюються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжобласного перевезення пасажирів та внутрішнього перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв обмеження швидкості, їх встановлення та обслуговування. Кількість таких ліцензіатів, відповідно до інформації наданої Державною службою України з безпеки на транспорті, становить 10 400.*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Ситуація залишиться на існуючому рівні	Втрата позицій українських міжнародних перевізників на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами



		Європейської Конференції Міністрів Транспорту, зменшення кількості робочих місць, фінансові втрати автомобільних перевізників, які в перерахунку виконання 130 000 рейсів перевищуватимуть 3 млрд грн на рік.
Альтернатива 2	<p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів - збереження позицій на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, збереження наявних робочих місць та створення нових, збільшення доходів автомобільних перевізників.</p> <p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів – спрощення процедури отримання ліцензії, зменшення вартості страхових послуг, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови.</p>	<p>Передбачаються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжобласного перевезення пасажирів та внутрішнього перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв обмеження швидкості, їх встановлення та обслуговування. Усього витрати стосуватимуться 10 400 ліцензіатів. Для одного ліцензіата витрати складатимуть 13 800 грн. Загалом фінансові витрати складатимуть 143 520 000 грн у перший рік виконання вимог регулювання. Витрати для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів не передбачаються, оскільки їх транспортні засоби вже обладнані такими пристроями.</p>

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

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного

		регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.
Альтернатива 2	4	Дозволить досягти поставлених цілей. Відповідає вимогам Європейського Союзу.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	<p><b>Для держави:</b> Відсутні</p> <p><b>Для громадян:</b> Відсутні</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Ситуація залишиться на існуючому рівні.</p>	<p>Втрати <b>держави</b> пов'язані насамперед із відсутністю надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України як транспортної держави, зокрема у разі позбавлення України права на отримання дозволів ЄКМТ.</p> <p><b>Для громадян:</b> Витрати, пов'язані з ліквідацією наслідків ДТП(відновлення здоров'я, поховання тощо)</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання</b></p>	<p>Є недоцільною альтернативою, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідає вимогам Директиви ЄС та Хартії Якості.</p>

		<p>: Втрата позицій українських міжнародних перевізників на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, зменшення кількості робочих місць, фінансові втрати автомобільних перевізників, які в перерахунку виконання 130 000 рейсів перевищуватимуть 3 млрд грн на рік.</p>	
Альтернатива 2	<p><b>Для держави:</b> Зменшення рівня смертності на дорогах. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Дотримання Україною зобов'язань, взятих на себе під час підписання Хартії Якості, безперешкодний рух товарів між країнами, збереження робочих місць, експорт товарів українських виробників, надходження коштів до бюджетів усіх рівнів.</p> <p><b>Для громадян:</b> <b>Для суб'єктів господарювання:</b> Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та</p>	<p><b>Для держави:</b> Відсутні <b>Для громадян:</b> Не прогнозуються <b>Для суб'єктів господарювання:</b> Передбачаються витрати для ліцензіатів, які надають послуги з міжбласного перевезення пасажирів та внутрішнього перевезення небезпечних вантажів в частині придбання пристроїв</p>	<p>Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам Регламенту ЄС №1071/2009 та Хартії Якості</p>

	<p>вантажів - збереження позицій на загальноєвропейському ринку перевезень за дозвільними документами Європейської Конференції Міністрів Транспорту, збереження наявних робочих місць та створення нових, збільшення доходів автомобільних перевізників.</p> <p>Вигоди для ліцензіатів, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів – спрощення процедури отримання ліцензії, зменшення вартості страхових послуг, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови.</p>	<p>обмеження швидкості, їх встановлення та обслуговування. Усього витрати стосуватимуться 10 400 ліцензіатів. Для одного ліцензіата витрати складатимуть 13 800 грн. Загалом фінансові витрати складатимуть 143 520 000 грн у перший рік виконання вимог регулювання. Витрати для ліцензіатів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів не передбачаються, оскільки їх транспортні засоби вже обладнані такими пристроями.</p>	
--	---	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	<p>Недоцільна, <b>імовірні втрати автомобільних перевізників у грошовому еквіваленті перевищуватимуть 3 млрд грн на рік.</b> Ризики зменшення надходжень до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втратою позитивної репутації України</p>	Відсутні.

	як транспортної держави.	
Альтернатива 2	Повністю відповідає вимогам сучасності та наблизить їх до вимог Європейського Союзу. Унеможливить втрати автомобільних перевізників та зменшить ризики не надходження до бюджету коштів від сплати акцизу з пального, податків з виду діяльності, ввізного мита з товарів, що імпортуються, а також втрати позитивної репутації України як транспортної держави.	Відсутні

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

Для розв'язання проблеми, визначеної у пункті 1 цього аналізу регуляторного впливу, передбачається:

1) впровадження Єдиної інформаційної системи, функцією якої буде ведення єдиного ліцензійного реєстру; реєстру дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів; реєстрів автобусних маршрутів перевезення пасажирів, а також збирання, накопичення, зберігання, обліку та надання інформації про місця та засоби провадження ліцензіатом виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню;

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

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

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

5) розширення кваліфікації медичних працівників, які мають право проводити медичні огляди;

6) врегулювання питань щодо внутрішнього перевезення пасажирів автобусами у нічний час **для нерегулярних перевезень**.

7) встановлення вимоги щодо обладнання автомобільного транспорту пристроями обмеження швидкості.

Організаційні заходи для впровадження регулювання

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщенні на Урядовому порталі.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

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

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

Прийняття постанови дозволить привести нормативно-правовий акт у відповідність до законодавства України та Європейських Регламентів і Директив.

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

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

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

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений строк з моменту набрання чинності, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акта є постійною.

### **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

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

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

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

Коштів – 13 800 грн;

Часу — 20 робочих годин.

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

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

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

- Кількість анульованих ліцензій
- Кількість оскаржених рішень про анулювання ліцензій

6. Кількість проведених органом ліцензування позапланових перевірок;

7. Кількість суб'єктів господарювання притягнутих до відповідальності за провадження господарської діяльності без отримання ліцензії;

8. Кількість транспортних засобів, які здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, які встановили пристрої обмеження швидкості;

9. Кількість транспортних засобів, які здійснюють внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, які не встановили пристрої обмеження швидкості;

10. Кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних з вини водіїв автобусів;

11. Кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних з вини ліцензованого транспорту.

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

Після прийняття регуляторного акта він буде опублікований у засобах масової інформації та розміщений на Урядовому порталі.

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

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

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

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

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою України з безпеки на транспорті протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Державної служби України з безпеки на транспорті.

Строк виконання заходів 30 робочих днів.

**Голова Державної служби України  
Ноняк  
З безпеки на транспорті**

**М.В.**

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 р.