



# АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

## Головне науково-експертне управління

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.:255-40-25, 255-45-01; факс: 255-41-86

До реєстр. № 3870 від 16.07.2020  
Народний депутат України  
С. Гривко

### ВИСНОВОК

#### **на проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо реформування системи пасажирських перевезень з урахуванням досвіду країн-членів Європейського Союзу»**

У проекті шляхом внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі — Закон) пропонується, зокрема, введення та надання визначень таких понять, як: «автобусний маршрут громадських перевезень», «громадські послуги з перевезення пасажирів», «комерційні послуги з перевезення пасажирів», визначення поняття та регламентація суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільного транспорту, скасування автостанційного збору і введення замість нього плати за послуги автомобільним перевізникам тощо.

Проект, як зазначається у пояснювальній записці до нього, сприятиме створенню умов для одержання представниками бізнесу та суспільством у цілому значних економічних та соціальних переваг щодо існуючого стану (п. 6).

За результатами розгляду проекту Головне управління висловлює щодо нього наступні зауваження.

1. Назва проекту «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо реформування системи пасажирських перевезень з урахуванням досвіду країн-членів Європейського Союзу» не повною мірою відповідає його змісту. Так, у назві йдеться про пасажирські перевезення в цілому, у той час, як проект стосується лише одного виду пасажирських перевезень — автомобільних. Принагідно зауважимо, що положення Регламенту (ЄС) № 1370/2007, з посиланням на який розроблено проект, стосуються громадських перевезень не лише автомобільним, а й залізничним транспортом, трамваями та метрополітеном. На думку Головного управління, імплементація положень згаданого Регламенту має здійснюватись не вибірково, щодо окремої транспортної галузі, а комплексно, щодо усіх видів транспорту, якими здійснюються громадські перевезення.

Певні сумніви виникають щодо задекларованого у назві проекту «реформування системи пасажирських перевезень», оскільки система пасажирських перевезень (автомобільних), що визначена Законом, у редакції проекту не зазнає суттєвих змін (окрім термінології).

2. Щодо визначень понять, якими пропонується доповнити ст. 1 Закону. 2.1. Поняття *«автобусний маршрут громадських перевезень»* визначається як «автобусний маршрут міський, приміський, що не виходять за межі району або території об'єднаної територіальної громади, на якому здійснюються громадські послуги з перевезення пасажирів». Зауважимо, що запропоноване визначення не повною мірою узгоджується із видами автобусних маршрутів (залежно від маршруту слідування), що визначені у ст. 1, 35 Закону: міський, приміський, міжміський, міжнародний.

2.2. У проекті пропонується визначити поняття *«паспорт маршруту»* – документ в електронному вигляді, за яким здійснюється реєстрація автобусного маршруту у відповідному реєстрі автобусних маршрутів, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв». Слід відзначити, що Законом передбачено затвердження паспортів маршрутів регулярних пасажирських перевезень органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, регулярних спеціальних пасажирських перевезень – замовниками транспортних послуг (ст. 1 Закону). Погодження паспортів міжміських та приміських автобусних маршрутів регулярних спеціальних перевезень, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів), здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (ст. 6 Закону). З огляду на визначену Законом процедуру погодження/затвердження паспортів маршруту, пропозиція щодо застосування виключно електронного вигляду цих паспортів виглядає дискусійною.

2.3. Оновлене визначення поняття *«регулярні спеціальні пасажирські перевезення»*, на відміну від чинної редакції, не включає перевезення туристів та екскурсантів. Як наслідок, вид перевезення цих категорій пасажирів залишається невизначеним.

2.4. Слід визнати редакційно недосконалим визначення поняття *«громадські послуги з перевезення пасажирів»* як «суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах громадських перевезень, за надання яких передбачається оплата автомобільному перевізнику (далі – перевізник) з боку організатора перевезень та які, враховуючи власний комерційний інтерес, перевізник не надавав би за відсутності оплати від організатора перевезень за надання таких послуг». Громадські *послуги з перевезення пасажирів* визначаються як *послуги з перевезення пасажирів* на автобусних маршрутах громадських перевезень. При цьому, автобусний маршрут громадських перевезень визначається проектом як автобусний маршрут, на якому здійснюються громадські

послуги з перевезення пасажирів. Таким чином, зміст цих двох понять розкривається одне через одне, що перешкоджає належному інформативному навантаженню визначень.

2.5. Поняття «комерційні послуги з перевезення пасажирів» визначається як «послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються перевізником і за надання яких *не передбачається оплата з боку організатора перевезень*». Вважаємо за доцільне у даному визначенні зазначити, ким та в якому порядку здійснюється оплата комерційних послуг з перевезення пасажирів.

2.6. Запропоноване визначення *«оплата автомобільному перевізнику за надання громадських послуг з перевезення пасажирів – вартість угоди або компенсація за надання громадських послуг з перевезення пасажирів протягом періоду виконання зобов'язань з надання громадських послуг, що відповідають загальній сумі відшкодування, включаючи будь-якого роду компенсацію, що сплачується організатором чи уповноваженим ним суб'єктом господарювання, що отримує дохід від продажу квитків»* є таким, що не відповідає принципу юридичної визначеності правової норми. Із визначення не є однозначно зрозумілим, що мається на увазі під вартістю угоди, яким чином вона визначається, у яких випадках застосовується вартість угоди, а в яких компенсація за надані послуги, як розраховується компенсація, що таке «загальна сума відшкодування» тощо.

3. Запропоновані зміни до ст. 7 Закону потребують відповідного обґрунтування. Так, проектом передбачається виключення абз. 5 ч. 1, яким повноваження щодо організації пасажирських перевезень на приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі району, покладені на районні державні адміністрації. При цьому, проектом не передбачено віднесення цих повноважень до компетенції інших органів. Також не є очевидною необхідність уточнення порядку організації маршрутів, які проходять з населених пунктів Київської області до міста Києва, що передбачено змінами до абз. 4 ч. 1 ст. 7 Закону.

4. Положення щодо видачі квитків, компенсації їх вартості пільговим категоріям населення органами місцевого самоврядування та затвердження форми квитків центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, які передбачені у ч.ч. 4-6 оновленої ст. 11 Закону, не враховують сучасні умови цифрової трансформації, які передбачають поширення тенденції до запровадження електронних проїзних квитків та надання адресної грошової допомоги пільговим категоріям населення на проїзд у громадському транспорті.

5. Оновленою ст. 31 Закону передбачається окреме регулювання питань організації відносин між органами виконавчої влади і місцевого самоврядування та перевізниками, що надають комерційні та громадські послуги з перевезення. На думку Головного управління, принципової правової різниці в організації відносин щодо цих двох видів послуг проект

не передбачає, обидва засновані на договорі. У зв'язку із цим, їх окреме регулювання не вбачається необхідним.

6. Новою частиною 2 ст. 36 Закону передбачається встановити, що вимоги до автостанцій визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Вважаємо доцільним конкретизувати, які саме вимоги маються на увазі (технічні, щодо режиму роботи, щодо сервісу тощо).

7. Оновленою редакцією ст. 36 Закону скасовується автостанційний збір, натомість, передбачається, що послуги автомобільним перевізникам, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху, надаються автостанцією за плату. Розмір плати встановлюється автостанцією за погодженням із автомобільним перевізником як фіксована величина у гривнях за одиницю відправлення та прибуття автобусів. Вважаємо за доцільне конкретизувати, які саме послуги, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів, маються на увазі.

Керівник Головного управління

С. Тихонюк

Вик.: Ю. Лисицька



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: ТИХОНЮК СВІТЛАНА АНДРІЙВНА

Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA104000000733B42008E588D01

Дійсний до: 27.05.2021 23:59:59

Апарат Верховної Ради України  
№ 16/3-2020/226510 від 01.12.2020



278633