

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ДЕПАРТАМЕНТ
АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

«03» 10 2013 р.

№ 25/3680-13
пр-т Перемоги 14, Київ, 01135, тел. 351-48-38

Голові правління
ВГО «Українська
таксомоторна організація»
Антонюку А.С.
вул. М.Амосова, буд. 2, оф.10
м. Київ, 03141

Шановний Андріє Сергійовичу!

Департаментом автомобільного транспорту опрацьовано Ваші пропозиції та зауваження до проекту Закону України «Про перевезення на таксі» надіслані листом від 02.09.2013 № 10/09/13 та надається обґрунтування у форматі пропозиція – відповідь.

1 та 2. Відповідно до статті 3 Перевізник на таксі самостійно протягом не більш як 30 робочих днів з дня отримання дозволу на таксі вносить до єдиного державного реєстру дозволів у сфері перевезень на таксі відомості про:

1) реєстраційний номер транспортного засобу, що використовуватиметься для надання послуг з перевезення на таксі на підставі дозволу на таксі;

2) номер дозволу на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом, з яким перевізником укладено договір про надання інформаційно-диспетчерських послуг.

Тобто через встановлення обов'язку перевізника "прив'язати" протягом 30 днів дозвіл до конкретного автомобілю можливість отримання дозволів на майбутнє виключається. Перевізник на таксі передавати дозволи "в оренду" не зможе. Перевізник зможе передавати дозволи лише водіям автомобілів, з якими укладеного трудові договори, і, відповідно, на заробітну плату яких таким перевізником нараховуються податки та збори.

Стартова економічна схема виступає як заохочення учасників даного сегменту транспортної галузі легалізувати свою діяльність, вийти з тіньового ринку, зайняти офіційне місце на законних підставах в сфері надання послуг з перевезення на таксі. При цьому розміри плати за видачу дозволу встановлюються однаковими для всіх суб'єктів - як для діючих перевізників, так і для нових перевізників.

В цілях забезпечення безпеки та якості перевезень на таксі необхідно щоб підприємці та водії приймали участь у перевезеннях на таксі на професійній основі.

Встановлення плати за видачу дозволів дозволить обмежити доступ на ринок перевізників, які не мають намір здійснювати перевезення на професійній та постійній основі.

3. Пропозиція на стадії обговорення.

4. та 5. Вимога до сертифікації таксометрів має встановлюватись законодавством з питань стандартизації та сертифікації, а не законодавством про таксі.

7. Законопроект (ч. 1 ст. 5) передбачено, що тарифи визначаються перевізником самостійно, тобто є вільними. Загальні засади формування цін (в тому числі і вільних цін) визначено Законом України "Про ціни і ціноутворення". При цьому законопроект містить механізми, які забезпечать інформування замовників про тарифи перевізника (інформування через ІДС, шляхом розміщення інформації в автомобілі тощо).

с. Обов'язок виконавця послуг видати споживачу розрахунковий документ передбачено ч. 8 ст. 10 Закону України "Про захист прав споживачів". Дублювання норм є недоцільним.

d. Термін "вартість перевезення на таксі" та "плата за проїзд" фактично є тотожними.

8. Враховано.

9. Очевидно, що фраза «стосовно себе, пасажирів, що слідуєть разом з нею» стосується лише випадків, коли замовником перевезення є фізична особа.

Щодо укладення договору перевезення на таксі з юридичною особою, то слід зазначити, що загальний порядок укладення господарських договорів визначений Господарським кодексом. Встановлення особливостей укладання господарських договорів для цілей перевезення на таксі не передбачається.

10. Законопроект спрямований на регулювання відносин, пов'язаних з перевезенням на таксі. Тобто визначальним є транспорт, яким виконується перевезення, а не об'єкт перевезення. Наразі законодавство України про автомобільний транспорт перевезення багажу автомобілями таксі регулює.

11. Концепція перевезень на таксі передбачена законопроект "Про перевезення на таксі" істотно відрізняється від концепції перевезень на замовлення в питаннях дозвільної системи, регулюванні відносин між замовником та виконавцем послуги.

Перевезення на замовлення планується регулювати Законом України "Про автомобільний транспорт".

12. Пропонується запровадити отримання дозволів на таксі без прив'язки до конкретного автомобілю. Визначення конкретного транспортного засобу, що використовуватиметься в якості автомобілю таксі на підставі дозволу на таксі, має здійснюватись перевізником на таксі самостійно шляхом внесення відомостей про транспортний засіб до електронного реєстру. При цьому перевізник повинен забезпечити відповідність транспортного засобу вимогам до таксі. У разі використання для перевезень на таксі транспортного засобу, що вимогам до таксі не відповідає, перевізник повинен підлягати відповідальності.

Така процедура має знизити корупційні ризики при отриманні дозволів на таксі, та стимулювати перевізників до легального способу ведення бізнесу.

13. Перевізником на таксі є суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення. Для надання послуг перевізник має отримати дозвіл. У разі використання дозволу перевізником з автомобілем найманого працівника (водія) перевізник не змінюється.

Податки, які сплачуються перевізником та найманими працівниками, визначаються нормами податкового законодавства.

14. Пропозиція на стадії обговорення.

15. В цілях забезпечення безпеки та якості перевезень на таксі необхідно щоб підприємці та водії приймали участь у перевезеннях на таксі на професійній основі.

Встановлення плати за видачу дозволів дозволить обмежити доступ на ринок перевізників, які не мають намір здійснювати перевезення на професійній та постійній основі.

16. Визначення "вартість перевезення на таксі" визначає складові вартості перевезення, в той час як ДСТУ визначає яким чином вартість розраховується таксометром.

17. Враховано.

18. Зауваження є незрозумілим та потребує уточнення в чому саме на думку авторів зауваження полягає суперечність.

19. Законопроект допускає можливість передання інформації будь-яким способом. Технічні можливості передання інформації постійно розширюються. У зв'язку з цим недоцільно ставити у жорсткі рамки учасників ринку перевезень на таксі.

Використання радіочастотного ресурсу при організації перевезень на таксі має здійснюватись на загальних засадах (тобто у разі використання радіочастотного ресурсу в перевезеннях на таксі ліцензія (дозвіл) отримується на загальних засадах).

20. Враховано.

21. Не слід переобтяжувати законопроект зайвими термінами. У разі доповнення законопроекту визначенням терміну «перевезення на таксі» відповідне визначення за змістом дублюватиме визначення терміну "послуги з перевезення на таксі".

22. Наразі законопроектом (ч. 1 ст. 4) передбачено такі ознаки таксі:

1) розпізнавальний ліхтар на даху автомобіля;

2) композиції з квадратів контрастних кольорів, нанесені у шаховому порядку на передній панелі салону автомобіля та/або поверхнях його кузова та/або нанесені на автомобіль чи на конструкцію, що встановлюється на даху автомобіля, логотипи, номери телефонів, написи, символи, або інша інформація, які не можуть бути однозначно ідентифіковані як реклама конкретного продукту чи послуги, що є відмінними від перевезення на таксі чи діяльності інформаційно-диспетчерських служб.

При цьому обов'язковою є лише перша ознака (розпізнавальний ліхтар). Реалізація пропозиції призведе до того, що всі автомобілі таксі окрім облаштування розпізнавальним ліхтарем повинні будуть відповідати і іншим ознакам. Наведе призведе до зайвих витрат перевізників та ускладнить їх

діяльність. При цьому перевізник вправі самостійно вирішувати яким обов'язковим ознакам відповідатимуть його автомобілі.

23. Доцільно виключити посилання на пільговий тариф, оскільки норма може бути розтлумачена як така, що встановлює обов'язок перевізника надавати пільги певним категоріям пасажирів. При цьому перевізник самостійно може прийняти рішення про застосування пільгового тарифу для певних категорій громадян.

24. Зауваження є незрозумілим, оскільки в законопроекті відсутні твердження про те, що Київська та Севастопольська міські адміністрації є місцевими дозвільними органами.

25. Із законопроекту (п. 5 ч. 1 ст. 1, ч. ч. 6, 7 ст. 3 та інші) однозначно слідує, що заява про отримання дозволу подається суб'єктом господарювання, що має намір здійснювати відповідну діяльність.

Що стосується порядку видачі дозволів, то відповідні положення містяться у ст. 3 законопроекту та є достатніми для того щоб процедура видачі дозволів запрацювала. При цьому Кабінет Міністрів України згідно ч. 1 ст. 4-1 Закону України "Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності" вправі затверджувати Порядки видачі документів дозвільного характеру або відмови в їх видачі, переоформлення, видачі дублікатів, анулювання.

26. Законопроектом передбачається проста процедура отримання дозволу на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом. Відсутнє обґрунтування для встановлення складної та довготривалої процедури. Крім того, запровадження різного роду експертиз містить корупційні ризики.

27. та 31. Наразі законопроект містить норми про обов'язкове проходження технічного контролю автомобілями таксі.

28. Відмежування послуг з перевезення на таксі від послуг з перевезення автомобілями на замовлення буде здійснено Законом України "про автомобільний транспорт", яким буде регламентовано здійснення перевезень легковими автомобілями на замовлення.

29. Вимога до сертифікації таксометрів має встановлюватись законодавством з питань стандартизації та сертифікації, а не законодавством про таксі.

30. Вимоги до документів, які підтверджують проходження обов'язкового технічного контролю встановлено Законом України "Про дорожній рух" та Порядком проведення обов'язкового технічного контролю затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137.

32. Зауваження є некоректним, оскільки законопроект не містить положень, які передбачають обов'язкове для перевізника укладення договору про надання інформаційно-диспетчерських послуг. Укладення такого договору є правом перевізника.

33. У частині 1 статті 6 законопроекту прямо визначено, що сторонами договору є ІДС та перевізник.

34. Враховано. Очевидно, що строк зберігання інформації має обчислюватись від дня виконання перевезення.

35. Враховано.

36. Зауваження є слушним. Проте Правила дорожнього руху затверджені постановою Кабінету Міністрів України. Закон є актом вищої юридичної сили. Після прийняття законопроекту до Правил дорожнього руху мають бути внесені зміни.

37. Зауваження на стадії обговорення.

38. Зауваження в процесі обговорення.

39. Зауваження є незрозумілим, оскільки неможливо визначити в чому саме полягає суперечність. Норма законопроекту конкретизує положення Цивільного кодексу.

Наразі аналогічне положення міститься в п. 80 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176.

40. Враховано.

41. Чинним законодавством передбачена відповідальність за здійснення підприємницької діяльності без реєстрації суб'єкта господарювання. Відсутнє обґрунтування для встановлення специфічних норм для ринку перевезень на таксі.

Крім того, законопроектом пропонується збільшити санкції для водіїв автомобілів таксі, які працюють нелегально (внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення).

42. Передбачається викладення Закону України "Про автомобільний транспорт" у новій редакції. Щодо змін Закону України "Про міліцію", то незрозуміло які саме зміни пропонуються.

43. В даному випадку правопорушення вчиняється саме водієм. Вина у стоянці на стоянці таксі без дозвільного документу (або експлуатації транспортного засобу, на який не оформлено дозвіл) лежить саме на водієві.

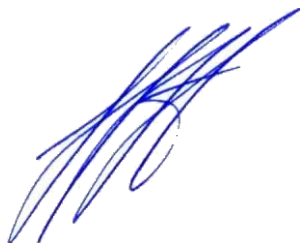
44. Щодо змін Закону України "Про міліцію", то незрозуміло які саме зміни пропонуються.

Наразі проект Закону України «Про перевезення на таксі» проходить проміжну стадію опрацювання.

Мінінфраструктури проведено нараду 19.09.2013 під головуванням Міністра В.В. Козака та узгоджувальну нараду зі спірних питань 25.09.2013 під головуванням першого заступника Міністра К.О. Сфименка. Всі надані зауваження та пропозиції прийнято до уваги в подальшому опрацюванні.

З повагою

Директор



Д.В. Петухов