

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил дорожнього руху»

### 1. Резюме

Метою прийняття акта є створення більш сприятливих умов для водіїв, що здійснюють надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі шляхом надання їм додаткових преференцій як учасникам дорожнього руху.

### 2. Проблема, яка потребує розв'язання

На сьогодні Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» (далі – Правила) передбачено, що дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів – це дорога, на якій рух транспортних засобів здійснюється за встановленим маршрутом по спеціально відведеній смузі назустріч загальному потоку транспортних засобів. Згідно з Правилами, маршрутними транспортними засобами є транспортні засоби загального користування. Тобто автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами. Таким чином, смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком 5.8 або 5.11 дозволений рух і зупинка тільки транспортним засобам загального користування.

Окремі смуги для громадського транспорту існують в Парижі, Лондоні (більше 200 км), Берліні, Пекіні та інших містах світу. Але, крім автобусів, смугою можуть користуватися і легкові автомобілі таксі за наявності офіційного статусу (ліцензії). Така практика фактично дозволяє пасажирові швидко дістатися місця призначення, а не стояти у заторах у загальному потоці руху.

Станом на березень 2020 року база Державної служби України з безпеки на транспорті налічує 11086 діючих ліцензій із дозволеним видом робіт «внутрішні перевезення пасажирів на таксі та/або міжнародні перевезення пасажирів на таксі». Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» таксі – це легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку.

Тобто, у разі запровадження норм, які регламентують додаткове коло прав водіїв таксі, їх дія буде розповсюджуватися тільки на легальних перевізників, що відповідатиме кращій світовій практиці та спонукатиме нелегальних перевізників на таксі виконувати вимоги ліцензійного законодавства задля отримання кращих умов здійснення перевезень.

Також, у разі наявності ліцензії на внутрішні перевезення пасажирів на таксі та/або міжнародні перевезення пасажирів на таксі водію пропонується надати право отримувати замовлення на перевезення та здійснювати посадку та висадку пасажирів на вулично-дорожній мережі, у разі якщо зупинку транспортного засобу не заборонено правилами дорожнього руху.

### **3. Суть проєкту акта**

Проєктом акта вносяться зміни до Правил дорожнього руху в частині визначення додаткових прав водіїв таксі. Згідно із запропонованими змінами, такі особи можуть:

- а) рухатися вулично-дорожньою мережею по смугах руху, спеціально відведених для руху громадського транспорту;
- б) здійснювати посадку та висадку пасажирів в межах дії смуги руху, спеціально відведеної для руху громадського транспорту.

### **4. Вплив на бюджет**

Прийняття акта не впливатиме на надходження та витрати державного та/або місцевого бюджетів.

Реалізація акта не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

### **5. Позиція заінтересованих сторін**

Стосовно проєкта акта проводилися консультації із заінтересованими сторонами.

Проєкт акту впливає на сферу інтересів суб'єктів господарювання та призведе до більш ефективного управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю та сфери наукової та науково-технічної діяльності.

## **6. Прогноз впливу**

Реалізація акта не матиме впливу на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші суспільні відносини.

## **7. Позиція заінтересованих органів**

Проект акта погоджено без зауважень Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством внутрішніх справ України, Міністерством фінансів України.

Висновок Міністерства юстиції України від 07.05.2020 із зауваженнями, які враховано.

## **8. Ризики та обмеження**

У проекті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, прав та свобод гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод.

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

Проект акта не містить правил і процедур, які мають ризики вчинення корупційних правопорушень.

## **9. Підстава розроблення проекту акта**

Проект акта розроблено з власної ініціативи Міністерства інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України



Владислав КРИКЛІЙ

«    » \_\_\_\_\_ 2020 р.