

**Першому заступнику Міністра  
інфраструктури України  
Єфименку К.О.**

### **Шановний Костянтиніне Олексійовичу!**

Перш за все дозвольте від імені Всеукраїнської громадської організації «Українська таксомоторна асоціація» засвідчити Вам свою повагу та висловити сподівання про нашу плідну співпрацю.

Фахівці та експерти ВГО «Українська таксомоторна асоціація» уважно вивчили та проаналізували опублікований 08 серпня 2013 року на офіційному інтернет-сайті Міністерства інфраструктури України проект Закону України «Про перевезення на таксі». На жаль, цей законопроект не передбачає системного та ефективного реформування ринку перевезень на таксі за європейським стандартом якості та безпечності послуг. Окрім того, багато норм проекту Закону України «Про перевезення на таксі» не узгоджуються з вітчизняною нормативно-правовою базою та прямо протирічать загальноприйнятим світовим стандартам перевезень на таксі.

**Проаналізувавши текст законопроекту, опублікованого на інтернет-сайті Мінінфраструктури, звертаємо Вашу увагу на основні недоліки проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

З визначення «Вартість перевезення на таксі» зникло поняття руху зі швидкістю нижче граничної, в той час як європейські стандарти виробництва таксометрів та підрахунку вартості перевезення на таксі однозначно враховують цей параметр.

**Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1) вартість перевезення на таксі – обчислена таксометром сукупність значень плати за замовлення автомобіля, час очікування водієм таксі пасажиру (пасажирів) та пройденої відстані згідно вартості одного кілометра перевезення;*

*1б) тарифна схема послуг таксі – сукупність узгоджених між собою тарифів (базовий, нічний, святковий, приміський, пільговий, тощо) за пройденої одиницю відстані, одиницю часу очікування пасажирів та плати за замовлення таксі».*

Дане визначення протирічить п. 4.5.2. ДСТУ EN 50148-2001 «ТАКСОМЕТРИ ЕЛЕКТРОННІ». Зокрема, згідно ДСТУ EN 50148-2001 при визначенні вартості перевезення має бути передбачено відображення тарифних даних кожного зазначеного тарифу в робочій позиції ВІЛЬНО в такому поданні:

- a) початкова оплата за наймання як певна сума грошей;
- b) початковий час в секундах;
- c) початкова відстань у метрах;
- d) значення тарифу часу як певна сума грошей за годину;
- e) значення тарифу відстані як певна сума грошей за кілометр;

f) там, де передбачено пристрій додаткової оплати, додаток означає збільшення плати як певної суми грошей.

Таким чином, запропоноване визначення не включає усі наявні тарифи таксі, та некоректно описане, зокрема, плата за замовлення прирівняна до оплати за наймання у той час, як має відноситися до додаткової оплати.

Більш ніж дивною видається можливість укладення публічного договору між водієм таксомотора і юридичною особою —

**Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«3) договір перевезення на таксі — публічний договір, який укладається між замовником перевезення на таксі та суб'єктом господарювання - перевізником на таксі (виконавцем перевезення), предметом якого є перевезення пасажирів (пасажирів) та/або багажу;*

*7) замовник перевезення на таксі (далі - замовник) – фізична або юридична особа, яка стосовно себе, пасажирів, що слідує разом з нею або визначених нею пасажирів та/або багажу має намір укласти або укладає договір перевезення на таксі».*

Юридична особа не може укласти «стосовно себе, пасажирів, що слідує разом з нею» договір перевезення на таксі. Що стосується укладення договору стосовно визначених юридичною особою пасажирів, то такий вид перевезень не може розглядатися як перевезення на таксі, що здійснюється на підставі публічного договору, оскільки для того, щоб бути ідентифікованою як юридична особа, замовник повинен надавати документи, які підтверджують його статус як юридичної особи та повноваження представника діяти від імені юридичної особи. Проте, проект Закону України «Про перевезення на таксі» не передбачає надання таких документів. Отже, перевезення, що виконуються для юридичної особи стосовно визначених нею пасажирів, слід відносити до перевезень на замовлення.

Стосовно окремого перевезення багажу. Цивільний кодекс України розділяє такі види перевезення, як перевезення вантажу та перевезення пасажирів та багажу. Перевезення та таксі відноситься до перевезень пасажирів та багажу (ст. 910 ЦКУ): «За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу — також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу — також за його провезення».

У разі окремого перевезення багажу такий вид перевезень слід відносити до перевезень вантажу (ст. 909 ЦКУ): «За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату».

Отже, оскільки перевезення багажу окремо від пасажирів є суттєво відмінним видом перевезень, то його слід регулювати іншими нормативними актами, а не проектом Закону України «Про перевезення на таксі».

### **Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«5) дозвіл на таксі – документ дозвільного характеру, що надає право перевізнику на таксі у межах території, зазначеної у такому дозволу, укласти договір перевезення на таксі визначеним відповідно до вимог цього Закону транспортним засобом».*

Згідно Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», документ дозвільного характеру — «дозвіл, висновок, рішення, погодження, свідоцтво, інший документ, який дозвільний орган зобов'язаний видати суб'єкту господарювання у разі надання йому права на провадження певних дій щодо здійснення господарської діяльності або видів господарської діяльності та/або без наявності якого суб'єкт господарювання не може проваджувати певні дії щодо здійснення господарської діяльності або видів господарської діяльності».

Згідно проекту Закону України «Про перевезення на таксі» дозвіл на таксі – це документ, який дає право укласти договір, а не здійснювати господарську діяльність. Отже, визначення дозволу на таксі не відповідає Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності».

### **Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«8) інформаційно-диспетчерські послуги – це діяльність з прийняття засобами зв'язку від замовника перевезення на таксі інформації про потребу у послугах з перевезення на таксі та передавання будь-яким способом такої інформації водіям автомобілів таксі;*

*9) інформаційно-диспетчерська служба – суб'єкт господарювання, який на підставі дозволу (дозволів) на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом надає інформаційно-диспетчерські послуги».*

Передавання інформації будь-яким способом включає також і передавання інформації з використанням радіочастотного ресурсу України, а не тільки передавання інформації засобами зв'язку (рухомого, фіксованого зв'язку або за допомогою інтернету). Використання радіочастотного ресурсу України здійснюється згідно Закону України «Про радіочастотний ресурс України».

Підставою для користування радіочастотним ресурсом України є наявність:

- ліцензій на користування радіочастотним ресурсом України (видаються НКРЗ) та дозволів на експлуатацію у суб'єктів господарювання, які користуються радіочастотним ресурсом України для надання телекомунікаційних послуг;

- ліцензій на мовлення, виданих Національною радою України з питань телебачення і радіомовлення, та дозволів на експлуатацію у суб'єктів господарювання, які користуються радіочастотним ресурсом України для розповсюдження телерадіопрограм;

- дозволів на експлуатацію – у спеціальних користувачів, технологічних користувачів та радіоаматорів.

За відсутності вказаних документів використання радіочастотного ресурсу є незаконним. Приймаючи до уваги вищевказане, необхідно чітко визначити способи передачі інформації.

У проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутня вказівка, що перевізник надає послуги таксі на підставі виданого дозволу. Формулювання звучить так, що послуги таксі має право надавати будь-який суб'єкт господарювання:

**Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«11) перевізник на таксі (далі - перевізник) — суб'єкт господарювання, який на комерційній основі надає послуги з перевезення на таксі».*

У цьому визначенні, як і у інших пов'язаних з ним визначеннях («послуги з перевезення на таксі», «договір перевезення на таксі», «таксі» тощо) відсутні згадування про те, що діяльність з перевезення на таксі має здійснюватися на підставі дозволу на таксі. Це дає підстави відносити до перевізників на таксі будь-яких осіб, що є суб'єктами господарювання та надають платні послуги з перевезення на таксі.

Відсутня вказівка, ким надаються послуги таксі. Виходячи з формулювання, такі послуги можуть надаватися ким завгодно.

**Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«12) послуги з перевезення на таксі — оплатні послуги з перевезення пасажирів та/або багажу, які надаються на підставі договору перевезення на таксі».*

Законопроект покликаний регулювати питання перевезень на таксі проте, він взагалі не містить визначення поняття «перевезення на таксі». «Послуги з перевезення на таксі» не ідентичні поняттю «перевезення на таксі». Окрім того, в тексті проекту Закону України «Про перевезення на таксі» неодноразово використовується поняття «перевезення на таксі» окремо від поняття «послуги з перевезення на таксі».

**Ст. 1 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«16) тарифна схема послуг таксі – сукупність узгоджених між собою тарифів (базовий, нічний, святковий, приміський, пільговий, тощо) за пройденої одиницю відстані, одиницю часу очікування пасажирів та плати за замовлення таксі».*

Запропоноване визначення не включає усі наявні тарифи таксі та некоректно описане. Зокрема, плата за замовлення прирівняна до оплати за наймання, тоді як має відноситися до додаткової оплати. Вітчизняним законодавством не передбачені пільгові перевезення на таксі та механізми компенсації таких пільг.

Сфера дії проекту Закону України «Про перевезення на таксі» не охоплює перевезення на замовлення, які, як і таксі, є невід'ємною частиною легкових перевезень, а часто під виглядом перевезень на замовлення здійснюються таксомоторні перевезення. На наше глибоке переконання, доцільно ці два споріднених види діяльності регулювати одним законом, чітко розмежувавши поняття та порядок надання послуг, що надаються.

**Ст. 2 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Дія цього Закону не поширюється на суспільні відносини, пов'язані із наданням послуг з перевезення легковими автомобілями на замовлення».*

Перевезення на замовлення за своєю правовою природою є перевезенням суміжним з перевезенням на таксі. Це дає можливість нелегальним перевізникам,

маючи документи на здійснення господарської діяльності з перевезення на замовлення, фактично здійснювати перевезення на таксі. Для більш чіткого їх розмежування вважаємо за доцільне врегулювати ці два види перевезень в одному нормативно-правовому акті.

Проект Закону України «Про перевезення на таксі» передбачає дублювання дозвільних функцій органами місцевого самоврядування різних рівнів. Так, в адміністративному районному центрі видачу дозволів можуть здійснювати як міські органи місцевого самоврядування, так і районні.

### **Ст. 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«3. Дозволи на таксі та дозволи на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом видаються:*

*виконавчими органами міської ради міст обласного та/або республіканського Автономної Республіки Крим значення, Київською, Севастопольською міськими державними адміністраціями — для здійснення діяльності в межах території відповідного міста;*

*районними державними адміністраціями — для здійснення діяльності в межах відповідного району».*

Київська та Севастопольська міські державні адміністрації не віднесені до місцевих дозвільних органів згідно Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності».

Норма проекту Закону України «Про перевезення на таксі», що дозволяє отримувати дозволи на один автомобіль в кількох адміністративних одиницях, фактично зводить нанівець ідею передачі дозвільних функцій органам місцевого самоврядування. При цьому широке коло невизначених (як перевізники) власників дозволів отримують можливість фіктивно підтверджувати свою діяльність з перевезень, нібито внесеними до реєстру (за номером дозволу) автомобілями.

**Незрозумілими є пп.1 і 2 ст. 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«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».*

З урахуванням того, що норми проекту Закону України «Про перевезення на таксі» ніяк не визначають коло потенційних власників дозволів (крім вимоги бути суб'єктом підприємництва), п. 1 ст. 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі» дозволяє невизначеним власникам дозволів самостійно вносити до реєстру будь-який автомобіль будь-якої особи (у тому числі й фізичної), без підтвердження відповідності автомобіля таксі вимогам щодо спеціального обладнання. І без передбачених проектом Закону України «Про

перевезення на таксі» випадків, підтвердження цивільно-правових відносин між власником дозволу і власником автомобіля.

В той же час, п. 2 ст. 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі» вимагає внесення до реєстру номеру дозволу ІДС, з якою у перевізника укладено договір. Така вимога, незважаючи на декларацію права перевізника у п. 2 ст. 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі» укладати договір з ІДС на отримання інформаційних послуг, фактично зобов'язує перевізника укладати такий договір під загрозою санкцій за надання недостовірних відомостей і ставить перевізника в залежність від посередника (ІДС).

### **Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«б. Для отримання дозволу на таксі подається заява, в якій вказується адміністративно-територіальна одиниця, у якій будуть надаватись послуги з перевезення на таксі, а також найменування, код ЄДРПОУ для юридичних осіб, або прізвище, ім'я, по-батькові та реєстраційний номер облікової картки платника податків (крім фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та повідомили про це відповідний орган державної податкової служби і мають відмітку у паспорті) для фізичних осіб-підприємців. До заяви про отримання дозволу на таксі додається документ, що підтверджує внесення плати за видачу дозволу».*

У законопроекті чітко не визначено, ким подається заява для отримання дозволу з перевезень на таксі: водієм, перевізником на таксі чи будь-якою іншою особою. Законопроект встановлює вимоги до таксі. Однак положення стосовно вимог до таксі нівелюються положеннями стосовно отримання дозволів на таксі.

Зокрема, проект Закону України «Про перевезення на таксі» не вимагає подання перевізником на таксі інформації про автомобіль та жодних документів, що підтверджують відповідність автомобіля вимогам, які передбаченим законодавством до таксі. Згідно процедури, встановленої проектом Закону України «Про перевезення на таксі», також відсутня можливість перевірити відповідність автомобіля вимогам, передбаченим законодавством до таксі шляхом проведення експертиз та інших заходів. Отже, згідно цього законопроекту, дозвіл на таксі має можливість отримати будь-який суб'єкт господарювання, незважаючи на відсутність у нього автомобіля чи невідповідність автомобіля вимогам, передбаченим законодавством до таксі.

Також в проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутній детальний порядок видачі дозволів на таксі та на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом. Крім того, законопроект не визначає орган державної влади, який буде розробляти та затверджувати такий порядок.

Проект Закону України «Про перевезення на таксі» не передбачає жодних функцій з підтвердження критеріїв допуску до перевезень суб'єкта господарювання або автомобіля таксі, а фактично є для власника дозволу інструментом допуску до перевезень сторонніх осіб з невизначеним статусом підприємця і особистим автомобілем. За своєю суттю, «дозволи на таксі», передбачені законопроектом — це узаконення існуючої системи «кришування» за допомогою ліцензійних карток, процвітаючої на сьогоднішньому ринку таксі,

«хрещеними батьками» якої є чиновники Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті та особи, які організували тіньові інформаційно-диспетчерські служби під виглядом псевдо-АТП.

**Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«8. У дозволі на таксі зазначається:*

*1) його номер, дата видачі, найменування органу, що його видав».*

Ця норма прямо суперечить іншому положенню цього законопроекту —

**Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. Використання транспортного засобу для надання послуг з перевезення на таксі здійснюється перевізником на таксі на підставі дозволу на таксі. Дозвіл на таксі надає право використовувати один транспортний засіб для надання послуг з перевезення на таксі».*

Виходячи з переліку інформації, яка зазначається у дозволі на таксі, в цьому документі не планується вказувати дані автомобіля, на якому буде здійснюватися діяльність з перевезень на таксі. Така законодавча неврегульованість сприятиме подальшій нелегальній діяльності з перевезення на таксі, оскільки дає можливість використовувати дозвіл для перевезень на таксі на декількох автомобілях, у тому числі на тих, що не відповідають вимогам проекту Закону України «Про перевезення на таксі».

Протириччя з іншою нормою цього ж законопроекту —

**Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«10. Органи, що здійснюють видачу дозволів у сфері перевезень на таксі, в день видачі дозволу на таксі, дозволу на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом, вносять відомості, передбачені частиною восьмою або частиною дев'ятою цієї статті Закону відповідно, до єдиного державного реєстру дозволів у сфері перевезень на таксі».*

Ці положення суперечать п. 1 цієї ж статті проекту Закону України «Про перевезення на таксі», якою встановлено, що перевізник на таксі самостійно вносить відомості до реєстру. Немає відповідності між санкцією, передбаченою цією нормою за дії водія автомобіля таксі і відповідальністю власника дозволу.

Фактично, юридична особа (АТП), може позбутися дозволу на таксі за правопорушення та злочини, скоєні найманим водієм таксі.

Не яким залишається механізм позбавлення дозволу в разі, якщо дозвіл отримано одним суб'єктом господарювання, а правопорушення та злочини, за які передбачено позбавлення дозволу на таксі, скоїв інший суб'єкт господарювання, автомобіль якого був внесений до реєстру.

**Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«11. Підставами для анулювання дозволу на таксі є:*

*5) вчинення водієм автомобілю таксі, що використовується для надання послуг з перевезення на таксі на підставі відповідного дозволу на таксі, адміністративного правопорушення, передбаченого статтями 123, 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення, або злочину, передбаченого частиною другою чи третьою статті 286 Кримінального кодексу України».*

Відповідно до ст. 61 Конституції України, «юридична відповідальність особи має індивідуальний характер». Анулювання дозволу є відповідальністю

суб'єкта господарювання. Встановленням зазначеної підстави для анулювання дозволу порушуються норми ст. 61 Конституції України.

Заплановане проектом Закону України «Про перевезення на таксі» багаторазове подорожчання дозвільних документів, неминуче перетворить їх на об'єкт спекуляції та корупційних відносин.

Планове подорожчання перетворює дозвільні документи в товар з перспективою тіньового обігу у вигляді задачі в оренду особами, які скупили дозволи на таксі та не мають наміру займатися перевезеннями.

Прописана в проекті Закону України «Про перевезення на таксі» норма щодо планового подорожчання дозволів протягом двох років є нічим іншим, як спробою заволодіти потрібною кількістю дозволів протягом першого року, з подальшою перспективою задачі дозволів «в оренду», заснованої на тому, що основною інформацією, зазначеної в дозвільному документі, є інформація про власника автомобіля. Також проект Закону України «Про перевезення на таксі» передбачає можливість довільно змінювати дані в єдиному державному реєстрі дозволів у сфері перевезень на таксі.

В разі ухвалення цього законопроекту, держава отримає кошти від видачі дозволів на таксі тільки на початковому етапі, а згодом, через значне подорожчання, більш привабливою для перевізника буде «оренда» дозволів на таксі, а кошти, сплачені за таку «оренду», неминуче опиняться в тіньовому секторі економіки.

### **Стаття 3 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«18. За видачу дозволу на таксі, дозволу на здійснення діяльності інформаційно-диспетчерським пунктом, переоформлення та видачу дублікатів зазначених дозволів стягується плата.*

*через рік після набрання чинності цією статтею Закону в місті Києві 10 мінімальних заробітних плат, в містах Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Одеса, Харків 9 мінімальних заробітних плат, в містах Сімферополь та Севастополь 7 мінімальних заробітних плат, в інших містах, а також районах 5 мінімальних заробітних плат;*

*через два роки після набрання чинності цією статтею Закону в місті Києві 50 мінімальних заробітних плат, в містах Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Одеса, Харків 45 мінімальних заробітних плат, в містах Сімферополь та Севастополь 35 мінімальних заробітних плат, в інших містах, а також районах 25 мінімальних заробітних плат».*

Розмір плати за видачу дозволу на таксі та дозволу на діяльність інформаційно-диспетчерських пунктів значно перевищує розміри штрафів, що встановлені за порушення законодавства про таксі. Зокрема, наразі мінімальна заробітна плата складає 1 147 грн. Отже, через два роки, з розрахунку розміру заробітної плати, встановленої на сьогодні, плата за дозвіл на таксі у м. Києві буде становити не менше ніж 57 350 грн. При цьому максимальна відповідальність за керування транспортним засобом, що має ознаки таксі, буде дорівнювати 8 500 грн. Таким чином, здійснення нелегальної діяльності може бути економічно вигіднішим ніж отримання дозволу на таксі та здійснення легальної діяльності. Це суперечить світовій практиці, згідно якої здійснення



легальної діяльності є економічно вигідним у порівнянні з діяльністю поза правовим полем.

**Стаття 4 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. Ознаками автомобілю таксі є:*

*1) розпізнавальний ліхтар на даху автомобіля».*

Норма законопроекту, що передбачає обов'язкове розміщення реклами інформаційного посередника на автомобілі перевізника.

**Стаття 4 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«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».*

Ця норма законопроекту не дозволяє виключити використання автомобілів на замовлення у перевезеннях на таксі та розмежувати перевезення на таксі та перевезення на замовлення.

У вимогах до автомобіля таксі відсутні розташовані у правому верхньому кутку лобового скла, сигнальні ліхтарі «вільний-зайнятий». Відсутність сигнальних ліхтарів «вільний-зайнятий», працюючих в залежності від включеного режиму таксометра, позбавляє пасажира можливості візуально визначити момент включення таксометра в режим підрахунку вартості поїздки, а контролюючі органи — дистанційно визначити режим роботи автомобіля таксі на вулично-дорожній мережі.

Вимоги до таксометра не передбачають обов'язкову сертифікацію виробу і включення до реєстру засобів вимірювальної техніки. В проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутні вимоги щодо обов'язкової метрологічної перевірки таксометрів.

**Стаття 4 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Автомобіль таксі повинен відповідати таким вимогам:*

*1) містити на задньому правому пасажирському склі інформацію щодо тарифної схеми послуг таксі, ознайомитись з якою можливо як із салону автомобіля, так і ззовні, а також містити цю інформацію та відомості про водія таксі (прізвище, ім'я, по-батькові), номер телефону, місцезнаходження перевізника на таксі на передній панелі салону автомобіля;*

*2) бути обладнаним справним таксометром, налаштованим відповідно до тарифної схеми послуг таксі».*

Серед вимог до таксометру законопроект виділяє лише одну вимогу – його справність, не встановлюючи вимоги щодо його сертифікації, метрологічної перевірки. Окрім цього, в проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутні норми щодо забезпечення касової дисципліни з боку перевізників та відповідності показників таксометра реальним показникам відстані, часу тощо, а також не визначає орган державної влади, який перевірятиме роботу таксометрів та здійснюватиме належний контроль. Як наслідок — можуть бути створені

умови для зловживання з боку перевізників та водіїв таксі при підрахунку вартості перевезення на таксі.

Норма проекту Закону України «Про перевезення на таксі» не відповідає європейській моделі міських перевезень на таксі, де прийняті єдині міські тарифи —

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. Перевізник на таксі самостійно визначає тарифну схему послуг таксі, які ним надаються».*

Законопроект не вирішує проблему тарифів і системи тарифоутворення. Світовий і європейський досвід свідчать про те, що міські таксомоторні ринки мають єдині тарифи, що залежать тільки від умов здійснення перевезень на таксі (час доби, святкові та вихідні дні, клас автомобілів таксі та ін.). Враховуючи те, що законопроект Мінінфраструктури закріплює центральну роль інформаційно-диспетчерських служб (ІДС) у сфері перевезень на таксі, норми законопроекту, які дають перевізнику на таксі право самостійно визначати тариф, є декларативними. При цьому, якщо в місті є кілька ІДС, споживач послуги позбавляється можливості користуватися таксі, в якому є зрозумілий єдиний міський тариф. З іншого боку, у ІДС з'являються широкі можливості тиснути на перевізників та демпінгувати ціною на чужу послугу. Ситуація різко погіршується внаслідок того, що згідно з цим законопроектом, перевізник на таксі позбавляється права укладати договори на інформаційне обслуговування більше, ніж з однією ІДС (в разі порушення цієї норми проекту Закону, до перевізника на таксі будуть застосовані фінансові санкції).

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Перевізник на таксі має право:*

*2) укладати договір з інформаційно-диспетчерською службою про надання інформаційно-диспетчерських послуг».*

Це суто декларативна норма, адже інша норма законопроекту вимагає від перевізника обов'язкового внесення даних щодо дозволу ІДС до єдиного державного реєстру дозволів у сфері перевезень на таксі.

В проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутні вимоги щодо сертифікації та метрологічної перевірки вимірювальної техніки автомобіля таксі. Також в законопроекті не передбачений обов'язок водія таксі видати чек, що підтверджує надання послуги таксі та дозволяє споживачеві відстоювати свої права в органах Державної інспекції України з питань захисту прав споживачів та інших органах державної влади.

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«3. Перевізник на таксі зобов'язаний:*

*4) надавати послуги з перевезення на таксі лише автомобілями зі справним таксометром».*

Законопроект визначає лише одну вимогу до таксометру – його справність, не встановлюючи вимоги щодо його сертифікації та метрологічної перевірки. Окрім того, в проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутні норми щодо забезпечення фінансової дисципліни з боку перевізників та відповідності показників таксометра реальним показникам відстані, часу тощо, а також не

визначений орган державної влади, уповноважений перевіряти роботу таксометрів та визначати порядок здійснення контролю за вимірною технікою автомобіля таксі. Як наслідок, можуть бути створені умови для зловживання з боку перевізників та водіїв таксі при підрахунку вартості перевезення на таксі.

У законопроекті відсутні норми щодо сервісної книжки автомобіля таксі — документу, що підтверджує проходження автомобілем таксі регламентних робіт і періодичного технічного обслуговування.

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Перевізник на таксі має право:*

*5) забезпечувати проходження обов'язкового технічного контролю транспортного засобу в установленому порядку відповідно до вимог, встановлених виробником та регламентних робіт з технічного обслуговування».*

Законопроект передбачає проходження технічного контролю, проте не встановлює жодних документів, які будуть підтверджувати його проходження та які повинен мати водій таксі і надавати при здійсненні перевірок (ст. 9 проекту Закону України «Про перевезення на таксі») щодо відповідності автомобіля вимогам цієї статті. Отже, ця норма є декларативною.

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«4. Перевізник на таксі, який використовує найману працю водіїв зобов'язаний:*

*4) організувати роботу водіїв таксі, визначати їх робочий час та час відпочинку згідно законодавства про працю, забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці».*

Законопроект не передбачає вимог до роботодавця щодо дотримання трудового законодавства в частині працевлаштування. Порушується право перевізника на використання у своїй діяльності декількох джерел інформації щодо потреби в перевезеннях (у такому разі, логічно зобов'язати перевізника заправлятися тільки на одній АЗС, і обслуговуватися на одній СТО).

Дана норма, за відсутності єдиного міського тарифу, є важелем тарифного тиску на перевізника з боку ІДС.

**Стаття 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«6. Перевізнику на таксі забороняється:*

*2) укладати договір про надання інформаційно-диспетчерських послуг щодо одного автомобіля таксі більш ніж з однією інформаційно-диспетчерською службою».*

Ця норма законопроекту грубо порушує засади економічної конкуренції, встановлені Законом України «Про захист економічної конкуренції»:

«Стаття 4. Державна політика у сфері розвитку економічної конкуренції та обмеження монополізму.

1. Державна політика у сфері розвитку економічної конкуренції та обмеження монополізму в господарській діяльності, здійснення заходів щодо демонополізації економіки, фінансової, матеріально-технічної, інформаційної, консультативної та іншої підтримки суб'єктів господарювання, які сприяють розвитку конкуренції, здійснюється органами державної влади, органами

місцевого самоврядування та органами адміністративно-господарського управління та контролю.

2. Суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію».

Пункт 6 статті 5 проекту Закону України «Про перевезення на таксі» не визначає, з ким укладається договір — власником дозволу, перевізником або фізичною особою, автомобіль якої внесений до єдиного державного реєстру дозволів у сфері перевезень на таксі.

#### **Стаття 6 проекту Закону України «Про перевезення на таксі».**

Інформаційно-диспетчерські послуги надаються інформаційно-диспетчерською службою перевізнику на таксі на підставі договору, що укладається у письмовій формі, крім випадку, коли інформаційно-диспетчерська служба входить до складу перевізника на таксі. Договір про надання інформаційно-диспетчерських послуг укладається окремо на кожний автомобіль таксі, водію якого передаватиметься інформація про замовлення таксі.

У законопроекті чітко не визначені сторони договору на надання інформаційно-диспетчерських послуг, зокрема, інформаційно-диспетчерська служба та перевізник або інформаційно-диспетчерська служба та водій. Крім того, окремі норми проекту Закону України «Про перевезення на таксі» суперечать одна одній в цій частині (п. 1 та п. 3 ст. 6 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»).

Укладення договору про надання інформаційно-диспетчерських послуг щодо одного автомобіля таксі з різними інформаційно-диспетчерськими службами забороняється. Враховуючи те, що в дозволі на таксі відсутня інформація про автомобіль, виходячи з неможливості визначити, хто є перевізником, власник дозволу або власник автомобіля, і хто має право укласти договір з ІДС, даний пункт проекту Закону України «Про перевезення на таксі» виглядає безглуздом, бо ним висуваються вимоги щодо автомобіля, згадка про який відсутня в дозволі.

У законопроекті абсолютно відсутній обов'язок водія видати пасажиру чек, що підтверджує оплату. Це положення абсолютно не узгоджується з визначенням послуг таксі, як перевезень на підставі публічного договору. Крім того, пасажир позбавляється можливості довести своє право на якісну послугу в органах Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті.

#### **Стаття 7 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Договір перевезення пасажирів на таксі набирає чинності з моменту посадки пасажирів (пасажирів) і діє до моменту його (їх) висадки в пункті призначення».*

В законопроекті не вказано, що початок договору підтверджується перемиканням таксометру в режим підрахунку вартості поїздки, а закінчення і факт оплати — вимкненням режиму підрахунку вартості і роздрукованою розрахунковою чека.

#### **Стаття 9 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Водій таксі має право:*

*2) припиняти рух автомобіля таксі у випадку виникнення ситуації, яка загрожує життю та здоров'ю його пасажирів та/або водія таксі, або ситуації, яка може спричинити пошкодження автомобіля таксі».*

Згідно ст. 3 Конституції України, «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю». Отже, проект Закону України «Про перевезення на таксі» порушує ст. 3 Конституції України, оскільки припинення руху у вказаних випадках є обов'язком, а не правом водія таксі.

**Стаття 9 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«4. Водій таксі зобов'язаний:*

*1) перед виїздом на лінію перевірити справність таксометра та стежити за його належним функціонуванням у процесі виконання перевезень».*

Серед вимог до таксометру законопроект виділяє лише одну вимогу – його справність, не встановлюючи вимоги щодо його сертифікації, метрологічної перевірки. Окрім цього, в проекті Закону України «Про перевезення на таксі» відсутні норми щодо забезпечення касової дисципліни з боку перевізників та відповідності показників таксометра реальним показникам відстані, часу тощо, а також не визначає орган державної влади, який перевірятиме роботу таксометрів та здійснюватиме належний контроль. Як наслідок — можуть бути створені умови для зловживання з боку перевізників та водіїв таксі при підрахунку вартості перевезення на таксі.

**Стаття 9 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«4. Водій таксі зобов'язаний:*

*7) переводити таксометр у позицію підрахунку вартості проїзду безпосередньо після посадки пасажирів у таксі, або згідно часу, що вказаний у інформації про замовлення таксі».*

Посадка пасажирів не є підтвердженням укладення договору перевезення на таксі. Таким чином, слід вказати, що водій зобов'язаний переводити таксометр у позицію підрахунку безпосередньо після укладення договору.

**Стаття 9 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«4. Водій таксі зобов'язаний:*

*12) під час експлуатації транспортного засобу чи перебування на вулично-дорожній мережі загального користування мати при собі та передавати для перевірки посадовим особам центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті та іншим уповноваженим відповідно до закону посадовим особам, на їх вимогу:*

*дозвіл таксі, на підставі якого автомобіль, на якому працює водій, використовується для надання послуг з перевезення на таксі».*

Законопроектом не передбачається визначення цивільно-правових відносин між власником дозволу на таксі і водієм таксомотора. Це дозволяє використовувати в перевезеннях будь-який автомобіль будь-якого автовласника. І навпаки, будь-який автовласник може використовувати для надання послуг

таксі будь-який дозвіл. Що за своєю суттю є продовженням відомої схеми «кришування» ліцензійними картками.

Проект Закону не передбачає участі ДАІ в державному контролі за перевезеннями на таксі. Законопроект не враховує діючу структуру, компетенцію, об'єм прав та обов'язків держаних органів України, що унеможлиблює застосування та реалізацію положень проекту Закону.

Зокрема, законопроект покладає більшість обов'язків по державному регулюванню та контролю за виконанням положень цього проекту Закону на Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, що не відповідає об'єму її повноважень згідно Указу Президента №387/2011 від 6 квітня 2011 року «Про положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті». Прийняття цього Указу Президентом було націлено передусім на надання Укртрансінспекції повноважень по нагляду над безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, видачу відповідних ліцензій та контроль ліцензійних вимог. В проекті Закону передбачається надання Укртрансінспекції функцій, не пов'язаних з безпекою транспорту та дотриманням ліцензійних вимог. Нечисленність штату і відсутність режиму цілодобового патрулювання посадовими особами Укртрансінспекції не дозволяє сподіватися на ефективність дієвого контролю за перевізниками на таксі.

Перелік документів, які повинен мати водій таксі, не містить жодного документа, покликаного підтвердити право приймання готівкової виручки та статус платника податків (єдиний податок, загальна система оподаткування) і відносини з роботодавцем. Те ж саме спостерігається сьогодні, коли жоден орган державної влади не перевіряє, на підставі чого водій таксі бере готівкові кошти, як відбувається облік та оприбуткування готівкових коштів. Замість цього, представники Укртрансінспекції перевіряють тільки наявність ліцензійної картки.

### **Стаття 10 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. Пасажир має право на:*

*5) компенсацію пошкодження або втрати багажу, що перевозиться у багажнику автомобіля таксі».*

Ця норма законопроекту суперечить ст. 924 Цивільного кодексу України, якою встановлено:

«1. Перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

2. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини».

Таким чином, не може бути встановлено обмежень щодо відповідальності перевізника стосовно багажу в залежності від місця його перевезення.

## **Стаття 12 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

«1. Державний нагляд (контроль) за додержанням законодавства у сфері здійснення господарської діяльності з перевезення на таксі здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (далі — орган державного нагляду) в порядку, встановленому Законом України "Про автомобільний транспорт"».

Норми законопроекту стосовно державного нагляду у сфері перевезень на таксі на наш погляд повинні включати усі органи державної влади, що здійснюють такий державний нагляд та контроль. У цій статті зазначена тільки Державна інспекція з питань безпеки на наземному транспорті. При цьому, як це передбачено проектом Закону України «Про перевезення на таксі» органом, що буде здійснювати державний нагляд у сфері перевезень на таксі, також буде Державна автомобільна інспекція МВС України та її підрозділи. Таким чином, необхідно включити Державну автомобільну інспекції МВС України у перелік органів, що здійснюють державний нагляд за здійсненням перевезень на таксі та визначити її повноваження.

## **Стаття 13 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. За порушення законодавства про перевезення на таксі до перевізників на таксі застосовуються адміністративно-господарські штрафи».*

Згідно Господарського кодексу України, адміністративно-господарські штрафи застосовуються до суб'єктів господарювання. Господарський кодекс України передбачає, що суб'єктами господарювання є:

1) господарські організації — юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку;

2) громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці.

Таким чином, відсутність реєстрації у якості підприємця буде підставою для уникнення відповідальності за порушення у сфері перевезень на таксі.

## **Стаття 13 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1) надання послуг з перевезення на таксі у разі відсутності або несправності таксометра – штраф у розмірі ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян».*

Відсутні санкції за експлуатацію не сертифікованого таксометра і такого, який не пройшов метрологічну перевірку.

## **Стаття 13 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«3) укладення договору про надання інформаційно-диспетчерських послуг щодо одного автомобілю таксі більш ніж з однією інформаційно-диспетчерською службою — штраф у розмірі ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян».*

Це дискримінаційна, стосовно перевізника, норма, що дозволяє інформаційним посередникам здійснювати різного роду тиск на перевізників.

**Стаття 14 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування».*

Відповідні положення щодо таксі та перевезень на таксі наявні також в Законі України «Про автомобільний транспорт». Проте, у Прикінцевих та перехідних положеннях законопроекту відсутнє жодне згадування про виключення цих положень з Закону України «Про автомобільний транспорт».

**Стаття 14 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Внести зміни до таких законодавчих актів:*

*1) Кодекс України про адміністративні правопорушення: (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122 із наступними змінами):*

*доповнити статтею 1213 такого змісту:*

*"Стаття 1213. Порушення вимог законодавства щодо використання стоянки таксі.*

*Стоянка на стоянці таксі транспортного засобу, який не відповідає ознакам таксі та/або не відповідає вимогам до автомобіля таксі та/або щодо якого у водія відсутній дозвіл на таксі, —*

*тягне за собою накладення штрафу на водія такого транспортного засобу від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян"».*

Дана норма законопроекту в частині відсутності дозволу на таксі при стоянці транспортного засобу порушує принцип персональної відповідальності, встановлений ст. 61 Конституції України, а також вимоги щодо відповідальності при доведеності вини особи, встановлені ст. 129 Конституції України.

Зокрема, законопроект встановлює обов'язок перевізника забезпечити водія дозволами на таксі. Отже, у разі ненадання перевізником водієві дозволу на таксі, останній може бути притягнутий до відповідальності при відсутності його вини.

Окрім того, ст. 61 Конституції України встановлено: «ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення». Законопроект містить відповідальність за порушення законодавства про перевезення на таксі, яка застосовується до перевізників (ст. 13 законопроекту). Отже, з набуттям чинності цієї норми, можуть бути застосовані два види відповідальності до різних осіб за одне і те ж порушення (надання послуг з перевезення на таксі транспортним засобом, який не відповідає вимогам до автомобіля таксі).

**Стаття 14 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«статтю 126 доповнити частинами четвертою та п'ятою такого змісту:*

*"Керування транспортним засобом, який має ознаки таксі, або надання послуг, які підпадають під ознаки перевезення на таксі, особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки дозвіл на таксі, —*

*тягне за собою накладення штрафу від восьмидесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.*

*Повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого частиною четвертою цієї статті, —*



*тягне за собою накладення штрафу від чотирьохсот до п'ятиста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника"».*

Розмір плати за видачу дозволу на таксі значно перевищує розміри штрафів, що встановлені за порушення законодавства про таксі. Зокрема, наразі мінімальна заробітна плата складає 1 147 грн. Отже, через два роки, з розрахунку розміру заробітної плати, встановленої на сьогодні, плата за дозвіл на таксі у м. Києві буде становити не менше ніж 57 350 грн. При цьому максимальна відповідальність за керування транспортним засобом, що має ознаки таксі, буде дорівнювати 8 500 грн. Таким чином, здійснення нелегальної діяльності може бути економічно вигіднішим ніж отримання дозволу на таксі та здійснення легальної діяльності. Це суперечить світовій практиці, згідно якої здійснення легальної діяльності є економічно вигідним у порівнянні з діяльністю поза правовим полем.

**Стаття 14 проекту Закону України «Про перевезення на таксі»:**

*«2. Внести зміни до таких законодавчих актів:*

*1) Кодекс України про адміністративні правопорушення: (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122 із наступними змінами):*

*у статті 222:*

*частину першу викласти у такій редакції:*

*"Органи внутрішніх справ (міліція) розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина друга статті 1061, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 1162, частина друга статті 117, частини перша і друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята і шоста статті 121, статті 1211, 1212, 1213 частини перша, друга і третя статті 122, частина перша статті 123, статті 1241 - 125, частини перша, друга і третя статті 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128 - 129, частини перша, друга та п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 1331, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 161, 1644, статтею 1751 (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статтями 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 1892, 192, 194, 195)"»*

Законопроект не передбачає внесення відповідних змін до Закону України «Про міліцію».

Отже, при підготовці проекту Закону «Про перевезення на таксі» не дотримані правила нормотворчої техніки щодо структури нормативного акту, визначення основних термінів, встановлення засад і правових механізмів, що мають суттєве значення і мають бути базою регулювання ринку таксомоторних перевезень, а також дієвих механізмів контролю за дотриманням законодавчих вимог, як в частині припинення нелегальних перевезень, так і в частині нагляду за дотриманням правил надання послуг легальними таксомоторними перевізниками, що унеможлиблює прийняття проекту Закону «Про перевезення на таксі» за основу для подальшого доопрацювання.

**З повагою,**

**Голова правління**

**ВГО «Українська таксомоторна асоціація»**

**А.С.Антонюк**