



Вих. № 90/1
від "11" 08 2020 р.

Міністру інфраструктури України
Криклію В.А.

Шановний Владиславе Артуровичу!

Громадська організація «Український транспортний союз» висловлює Вам свою повагу та звертається з наступним.

Фахівцями ГО «УТС» було детально вивчено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (далі – Проект Закону), оприлюднений на офіційному сайті Мінінфраструктури. Наразі готовяться грунтовні зауваження до Проекту Закону, що будуть надані додатково.

Водночас, прослухавши Ваше інтерв'ю про реформування маршрутних перевезень, що Ви надали у ранковому етері телепрограми «Сніданок з 1+1» на телеканалі «1+1» 20 серпня поточного року, хотілося б наголосити на тому, що Проект Закону, у разі його прийняття, не в змозі буде вирішити ті проблемні питання галузі, які були озвучені Вами, та дійсно потребують негайного вирішення.

Перш за все, слід наголосити, що українські перевізники на регулярних автобусних маршрутах здійснюють перевезення на тих транспортних засобах, які вимагаються від них Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) та організаторами перевезень всіх рівнів, більшість з яких – відповідні підрозділи місцевих державних адміністрацій, що мають подвійне підпорядкування та відповідно підзвітні та підконтрольні Мінінфраструктури (стаття 31 Закону України «Про місцеві державні адміністрації»).

У зв'язку з вищезазначеним виникає питання – чому Ваші підлеглі працівники Мінінфраструктури, які водночас є державними службовцями, не питаютимуть з них про наявність регіональних програм розвитку автомобільного транспорту (передбачено нормами статті 14 Закону), законності формування у приміському та міжміському сполученні мережі автобусних маршрутів загального користування, що не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області, та здійснення в межах їх повноважень контролю

за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території (стаття 6 Закону)?

Так то об'явлена війна маршруткам чи може має бути війна з чиновникам, які не хочуть або не можуть сумлінно виконувати свої функції. Така ж ситуація із посадовцями місцевого самоврядування, які ще на початку 2017 року отримали Законом України № 1812-VIII від 17.01.2017 право запроваджувати автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлювати порядок її функціонування, а також види, форми носіїв, порядок обігу та реєстрації проїзних документів; визначати особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги у разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду. Чому сьогодні Ви говорите про те, що всі втомились від готівкових розрахунків? Чи ініціювали Ви притягнення до відповідальність посадовців за невиконання своїх обов'язків?

Стосовно абсолютно небажання перевізників надавати послуги пільговикам, адже для них це є збиткова послуга, вони не дотримуються цих соціальних вимог та не підтримують їх. Слід наголосити, що зобов'язання по здійсненню перевезення певних категорій населення безкоштовно брала на себе саме держава, а не перевізники. З 2016 року зобов'язання фінансування компенсації витрат на здійснення цих перевезень були перекладені з державного бюджету на місцевий рівень. При цьому жодної відповідальності посадових осіб органів місцевого самоврядування за те, що відповідні кошти не передбачені в місцевому бюджеті не запроваджено. Фактично центральна влада, в тому числі й Мінінфраструктури, повністю усунулась від цього питання, а місцева не спроможна її виконувати. Питання: хто винен - посадовці чи перевізники? Мова йде про приблизно 15 млрд. грн. в рік. А це, до речі, ресурс на гідні заробітні плати водіїв та оновлення рухомого складу перевізників.

Дійсно, Проект Закону дозволяє містам замовляти транспортну послугу, проте виключно відповідно до законодавства про публічні закупівлі. Тобто має бути наявний ресурс в бюджеті. Наразі жодне місто в Україні не зможе фінансово забезпечити реальну потребу в закупівлі транспортних послуг для забезпечення суспільно важливих послуг. Кожен сумлінний перевізник в державі готовий отримувати за свою роботу гарантовану оплату (як варіант за кілометр пробігу). Однак чи бачили та аналізували особисто Ви розрахунки фінансових потреб, необхідних для реалізації Проекту Закону у разі його прийняття на всіх рівнях?

Щодо комунального транспорту, то Проектом Закону передбачено дві речі, що, між іншим, знівелює запропоновану Вами реформу. По-перше –

значення. По-друге - призначення перевізника може здійснюватись за прямыми договорами без проведення конкурсу, якщо перевезення здійснюються транспортними підприємствами безпосередньо підпорядкованими відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування у порядку, затвердженному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Тобто, з ринку міських та приміських перевезень підуть приватні транспортні компанії, а працювати без будь-яких конкурсів і публічних закупівель будуть комунальні підприємства, які фактично стануть монополістами, однак через брак автобусів вимушенні будуть брати під себе приватників і справляти з них так звану «плату за путівку».

Щодо ціноутворення хотілося б звернути Вашу увагу на той факт, що Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, який є діючим на сьогодні. До речі, використання цієї методики передбачається і в Проекті Закону, тому Мінінфраструктури є причетним до встановлення тарифів і в подальшому планує бути дотичним до цього процесу, зокрема в першу чергу в містах. На жаль, сьогодні всі перевізники в державі працюють за тарифами, які є значно нижчими ніж економічно обґрунтованих, що стає передумовою всіх тих негативних факторів роботи галузі, про які Ви розповідали в етері.

Законодавство України, зокрема Ліцензійні умови, вже сьогодні вимагає від перевізників забезпечувати страхування пасажирів та своєї відповідальності перед третіми особами. Тому посилання, що це лише буде впроваджуватися як умова при закупівлі транспортної послуги є некоректним та не відповідає діючим законодавчим актам.

Ознайомившись із законопроектом, запропонованим Міністерством інфраструктури щодо реформування ринку таксі, хочемо звернути Вашу увагу на те, що цей законопроект в тому вигляді, в якому він представлений, здебільшого не вирішує проблем, що існують на ринку перевезень пасажирів на таксі, а навіть скоріше погіршує.

Для надання ринком якісної послуги - учасники ринку, перш за все, повинні мати професійну компетентність. Так званий «патент», у свою чергу, дає можливість увійти на ринок дилетантам, за рахунок своєї легкодоступності та відсутності професійних вимог і навичок, необхідних для надання якісної послуги.

Масштаби тіньового ринку збільшилися в рази після входу на ринок таких агрегаторів, як Bolt, Uber, «Тачка», Bla Bla Car тощо, які завдяки

Масштаби тіньового ринку збільшилися в рази після входу на ринок таких агрегаторів, як Bolt, Uber, «Тачка», Bla Bla Car тощо, які завдяки рекламі і промоушену в масштабах всієї країни дали можливість всім бажаючим в обхід чинного законодавства займатися перевезенням пасажирів за гроші (дискредитуючи таким чином чинне законодавство і вводячи в оману всіх про те, що перевезення пасажирів може здійснюватися без відповідної ліцензії).

У свою чергу, ці дії обмежили діяльність легальних перевізників, зробили їх неконкурентними і підштовхнули до того, що працювати в легальному полі стало невигідно, в тому числі призвело до втрати актуальності легалізації для нових перевізників.

Відомо, що цей законопроект у своїй основі є дзеркальним відображенням нововведень, які хотіли внести саме такі компанії, які Bolt, Uber і Уклон через офіс BRDO, бажання яких начебто «легалізувати ринок» виглядає досить лицемірно, так як саме їх поява та безконтрольна діяльність стали причиною розростання тіньового ринку таксомоторних послуг.

З огляду на вищезазначене, у черговий раз наголошуємо на тому, що доцільним було б всі нормативні ініціативи, що розробляються Вашим відомством чи розроблено іншими суб'єктами, але підтримано міністерством, і виносяться як власна ініціатива, проходили попереднє обговорення з фаховими громадськими організаціями, асоціаціями та федераціями профспілок та роботодавців.

На нашу думку два вищенаведені законопроекти потребують суттєвого доопрацювання та вимагають професійного громадського обговорення відповідно до вимог законодавства.

З повагою

Президент
ГО «Український транспортний союз»



Л.М. Костюченко