**1. Визначення та аналіз проблеми, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання**

Автомобільний транспорт сьогодні є потужним сектором української економіки, який обслуговує практично всі галузі господарства та всі верстви населення, сприяє розвитку ринкової економіки, стійких зовнішньоекономічних зв’язків, зростанню мобільності та якості життя населення.

Проект акта розроблено на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії ї їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна – ЄС) та розпоряджень Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 р. №847-р «Щодо затвердження Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію Україна – ЄС на 2014 – 2017 роки», від 26.11.2014 р. №1160-р «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС», від 25.02.2015 р. №140-р «Про схвалення плану імплементації Регламенту 1370 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами».

Необхідність розробки проекту акта зумовлена приведенням норм законодавства України у відповідність до норм актів Європейського Союзу згідно Угоди про асоціацію Україна – ЄС щодо регулювання у сфері автомобільного транспорту, а також потреб забезпечення конкурентоспроможності, вирішення проблемних питань галузі, підвищення ефективності її роботи.

**2. Ціль державного регулювання**

Ціль проекту акта полягає у приведенні норм законодавства у відповідність до норм європейського права, врегулювання відносин між автомобільними перевізниками, підприємствами технічного сервісу, замовниками, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їх відносин з юридичними та фізичними особами – суб’єктами підприємницької діяльності.

Проект акта спрямований на створення цивілізованого ринку автотранспортних перевезень в Україні, що є передумовою забезпечення вільного руху людей,  товарів, капіталу між Україною та іншими державами-членами Європейського Союзу.

**3. Альтернативні способи досягнення встановлених цілей**

Першим альтернативним способом є залишення Закону України «Про автомобільний транспорт» в редакції, що діє станом на сьогоднішній день, та внести відповідні зміни шляхом прийняття ряду нормативно-правових актів. Недоліком цього способу є неможливість встановлення повноважень та відповідальності за порушення норм, які мають бути встановлені виключно Законом. Також не буде забезпечено виконання Угоди про асоціацію (статей 386, 387 та додатку ХХХІІ «Транспорт»).

Другим альтернативним способом є прийняття Закону України «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу. За результатами впровадження акта законодавства інші акти законодавства буде гармонізовано з актами права ЄС.

Цей спосіб є оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання відповідно принципам державної регуляторної політики та забезпечено імплементацію Угоди  про асоціацію Україна – ЄС у сфері автомобільного транспорту.

**4. Опис механізмів і заходів, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми шляхом прийняття запропонованого регуляторного акта**

Механізмом, який забезпечить розв’язання  проблематики, є прийняття Закону. Реалізація регуляторної дії має відбуватися у спосіб, передбачений актами законодавства ЄС, що дозволить врегулювати відносини між автомобільними перевізниками, підприємствами технічного сервісу, замовниками, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб’єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

Особливості імплементації Регламенту № 1071/2009 від  21 жовтня 2009 року «Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень» доцільно врегулювати шляхом внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт». Такими особливостями є наступні. Державний реєстр автомобільних перевізників ведеться згідно з інформацією, отриманою з документів, що подаються органу ліцензування здобувачами ліцензії, ліцензіатами згідно Закону України «Про автомобільний транспорт». Критеріями  ризику на автомобільному транспорті є перелік вироків, штрафів та порушень у сфері автотранспортної діяльності, запроваджується бальна система, встановлюються граничний рівень ризиків  (Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»). Підставою для проведення позапланової перевірки щодо дотримання вимог ліцензійних умов є перевищення граничного рівня ризиків у балах. За результатами перевірки в разі втрати доброї репутації орган ліцензування приймає рішення про призупинення дії ліцензії до усунення порушень. Ліцензійні умови додатково включають вимоги щодо доброї репутації, професійної компетентності та фінансової спроможності (розмір, форма забезпечення) та встановлюють процедури реалізації таких принципів.

З прийняттям запропонованого регуляторного акту також будуть встановлені технічні вимоги до транспортних засобів та порядок їх допуску до дорожнього руху згідно з міжнародними договорами.

Проектом Закону імплементовано наступні регламенти та директиви, що увійшли до додатку ХХХІІ  Угоди про асоціацію  Україна – ЄС:

-            Регламент (ЄЕС) № 3821/85 Європейської Ради від 20 грудня 1985 року щодо реєструвальних пристроїв в автомобільному транспорті;

-            Директива Європейської Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві;

-            Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність;

-            Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Європейської Ради (ЄЕС) №3820/85 і Директиви Європейської Ради 91/439/ЄЕС та скасовує Директиву Європейської Ради 76/914/ЄЕС;

-            Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо узгодження відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) №2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) № 3820/85;

-            Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство в галузі дорожньо-транспортних робіт, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС;

-            Регламент (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради;

-            Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради 96/26/ЄС;

-            Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня  2014 рокущодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність;

-            Директива Європейського Парламенту та Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/EC такою, що втратила чинність.

Також імплементовані міжнародні угоди, до яких приєдналась Україна:

-            Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та (або) використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаною 20 березня 1958 року в м. Женева, з поправками 1995 року (Женевська угода 1958 року)

-            Угода про прийняття єдиних технічних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року), уведені технічні приписи, що сприятиме зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод.

**5. Обґрунтування можливості досягнення встановлених цілей у разі прийняття регуляторного акта**

Головна мотивація. Імплементація Угоди про асоціацію Україна - ЄС у сфері автомобільного транспорту.

Економічна мотивація. Регуляторний акт не потребує додаткових витрат Державного бюджету.

Загальнодержавна мотивація. Реалізація акта позитивно вплине на стабільну роботу автомобільного транспорту, створить сприятливі умови для підтримання високого рівня безпеки перевезень. Прийняття регуляторного акта дозволить уникнути існування протиріч у чинному законодавстві, що регулює діяльність автомобільної галузі.

**6. Очікувані результати прийняття регуляторного акта**

Запропонований акт стосується інтересів держави та суб’єктів господарювання.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Суб’єкт | Вигоди | Витрати |
| Держава | Реалізація державної політики щодонаближення стандартів в усіх сферах суспільного життя до загальноєвропейських та підвищеннярівня  безпеки перевезень автомобільним транспортом | Не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України |
| Населення | Можливість користування більш якісними, комфортними і безпечними послугами пасажирського автотранспорту | Не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України |
| Суб’єкти господарювання | Створення умов для добросовісної конкуренції | Не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України |

Наслідком прийняття регуляторного акта буде забезпечення досягнення внаслідок дії зазначеного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

**7. Обґрунтування строку дії регуляторного акта**

Постійно з дня офіційного опублікування.

Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений термін, оскільки питання рівня безпеки перевезень має перманентний характер.

**8. Визначення показників результативності регуляторного акта**

Основними показниками результативності прийняття регуляторного акта є підвищення рівня  безпеки перевезень вантажів та пасажирів, дотримання робочого часу та часу відпочинку водіїв, підвищення кваліфікації керівників, менеджерів (управителей) та водіїв, забезпечення високого технічного рівня транспортних засобів.

Показники результативності цього регуляторного акта передбачається визначати за наступними даними, що наводяться у таблиці.

|  |  |
| --- | --- |
| **Найменування показника** | **Розмір показника** |
| Розмір надходжень до Державного бюджету | грн. |
| Кількість суб'єктів господарювання та фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта | од. |
| Кількість дорожньо–транспортних пригод за участю ліцензіатів, загиблих та травмованих в таких пригодах учасників дорожнього руху | од. |
| Співвідношення кількості здобувачів ліцензії до кількості заяв поданих у передбачені способи | Коефіцієнт |
| Підвищення кваліфікації керівників, менеджерів (управителів) | чол. |
| Підвищення кваліфікації водіїв | чол. |
| Кількість ТЗ, що пройшли обов’язкову перевірку придатності до експлуатації | од. |
| Кількість ТЗ, у яких виявлено небезпечні недоліки | од. |

**9. Заходи, за допомогою яких здійснюється відстеження результативності акта**

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Департаментом автомобільного транспорту та стратегічного розвитку автомобільних доріг Мінінфраструктури України.

Базове відстеження результативності акта здійснюватиметься після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватись через два роки після набрання чинності цього регуляторного акта.

Періодичне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватись за показниками результативності цього регуляторного акту Міністерством інфраструктури України раз на кожні три роки, після закінчення заходів повторного відстеження результативності цього акта.

**В.о. Міністра інфраструктури України                                      В.Ю. Шульмейстер**