**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

**кафедра адміністративного та господарського права**

**Кваліфікаційна робота**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_магістра\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(рівень вищої освіти)

на тему Внутрішні пасажирські перевезення маршрутними таксі як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

Виконав: студент магістратури, групи\_\_\_\_\_\_

спеціальності

спеціальності 081 право

Бойко С.К.

Керівник ст. викл., к.ю.н. Ш.Н. Гаджиєва.

Рецензент\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет\_\_\_юридичний \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кафедра\_\_адміністративного та господарського права \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рівень вищої освіти\_\_\_магістр\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_\_\_081 право\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_року

**З А В Д А Н Н Я**

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Бойко Станіслав Костянтинович \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема роботи (проекту) Внутрішні пасажирські перевезення маршрутними таксі як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

керівник роботи Гаджиєва Ш.Н.,

ст. викл. кафедри адміністративного та господарського права, к.ю.н.,

затверджені наказом ЗНУ від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_року №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Строк подання роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Вихідні дані до роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посада  консультанта | Підпис, дата | |
| завдання  видав | завдання  прийняв |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
| 1. | Затвердження теми роботи в результаті опрацювання та обговорення з науковим керівником у відповідності до магістерської програми |  |  |
| 2. | Узгодження проекту плану та завдання до магістерської роботи |  |  |
| 3. | Збір та вивчення джерел інформації для написання дипломної роботи; |  |  |
| 4. | Складання плану дипломної роботи |  |  |
| 5. | Написання першого розділу |  |  |
| 6. | Попередній звіт керівника і студента про хід виконання завдання на дипломну роботу на кафедрі |  |  |
| 7. | Складання схематичних матеріалів |  |  |
| 8. | Збір статистичних даних |  |  |
| 9. | Написання вступу, висновків |  |  |
| 10. | Виправлення зауважень |  |  |
| 11. | Підготовка презентації та захист роботи |  |  |

Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Бойко С.К. Внутрішні пасажирські перевезення маршрутними таксі як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти. Запоріжжя, 2020. 116 с.

Кваліфікаційна робота складається зі 116 сторінок, перелік посилань містить 89 джерел.

Глобальне реформування, яке простежуються у сучасних процесах розвитку українського суспільства, охоплює усі сфери соціального та правового життя. Під впливом цих процесів не тільки здійснюється трансформація існуючих правових явищ чи поява нових, але й виникає нагальна потреба у їх дослідженні. Соціально-економічний розвиток України, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою впливає на розвиток пасажирських перевезень автотранспортом – складової підвищення добробуту суспільства, задоволення потреб населення і господарства в перевезеннях пасажирів з трудовою, культурною, побутовою та іншою метою.

У загальній кількості пасажирських перевезень транспортом загального користування майже 70 % припадає на пасажирські перевезення маршрутними таксі. Однак, відсутність чіткої програми розвитку, нестабільність публічно-правового забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі, призвели до погіршення ситуації, перш за все, пов’язаної з безпекою пасажирських перевезень та забезпеченням потреб населення. Більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами спожитого палива, витратами палива, екологічним забрудненням та іншими показниками, не відповідає сучасним міжнародним стандартам. Із загальної кількості транспортних засобів майже 66 % є технічно або морально застарілими, погіршується технічний стан маршрутних таксі, зростає витратна складова перевізників, які намагаються одержати прибуток за будь-яку ціну, використовуючи не тільки застарілі транспортні засоби, але й низько кваліфікованих водіїв, що призводить до зростання порушень безпеки пасажирських перевезень, зростання аварійності та зниження якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі.

Предметом дослідження є внутрішні пасажирські перевезення маршрутними таксі як об’єкт публічно-правового регулювання.

Мета кваліфікаційної роботи полягає у комплексному дослідженні сучасного стану публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні.

АВТОТРАНСПОРТ, АДМІНІСТРУВАННЯ, ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, МАРШРУТНІ ТАКСІ, ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ, СУБ’ЄКТИ РЕГУЛЮВАННЯ, ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ

SUMMARY

Boyko S.K. Domestic passenger transportation by taxis as an object of public law regulation: international legal, national, regional legal aspects. - Zaporizhzhia, 2020. - 116 p.

The qualification work consists of 116 pages, the list of references contains 89 sources.

Global reform, which is observed in the contemporary processes of development of Ukrainian society, covers all spheres of social and legal life. Under the influence of these processes, not only is the transformation of existing legal phenomena or the emergence of new ones, but there is an urgent need for their study. The socio-economic development of Ukraine, its integration into the world community greatly influences the development of passenger transportation by motor transport - a component of improving the welfare of society, meeting the needs of the population and the economy in the transportation of passengers for work, cultural, domestic and other purposes.

In the total number of passenger transport by public transport, almost 70% is accounted for by passenger transport by minibus. However, the lack of a clear development program, the instability of public and legal provision of passenger transportation by taxi, have made the situation worse, primarily related to the safety of passenger transportation and to meeting the needs of the population. Most vehicles, by their design, load, body types, comfort class, types of fuel consumed, fuel consumption, environmental pollution and other indicators, do not meet modern international standards. Of the total number of vehicles, almost 66% are technically or morally outdated, the technical condition of minibuses is worsening, the expense component of carriers trying to make money at any cost is increasing, using not only outdated vehicles but also low-skilled drivers, which results in to increased violations of passenger transportation safety, increased accident rates and reduced quality of passenger transportation services.

The object of the study is the public relations that arise in the field of public legal regulation of domestic passenger transportation by taxi.

The subject of the study is domestic passenger transportation by taxi as an object of public legal regulation.

The purpose of the qualification work is to comprehensively study the current state of public and legal regulation of domestic passenger transportation by taxi in Ukraine.

MOTOR TRANSPORT, ADMINISTRATION, DOMESTIC TRANSPORTATION, TAXIS, PASSENGER TRANSPORTATION, LEGAL REGULATION, ENTITIES, VEHICLES, TRANSPORT SERVICES

ЗМІСТ

|  |  |
| --- | --- |
| ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ……………………………………… | 9 |
| РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА……………………………….. | 10 |
| РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА……………………………………… | 36 |
| 2.1. Характеристика публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні………………… | 36 |
| 2.2. Суб’єкти публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі та їх правовий статус….. | 42 |
| 2.3. Публічно-правові умови здійснення внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі………………………………………….... | 49 |
| 2.4. Шляхи вдосконалення механізму публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі……………… | 67 |
| ВИСНОВКИ…………………………………………………………………. | 103 |
| ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…………………………………… | 107 |

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

БДР – безпека дорожнього руху

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

КМУ – Кабінет Міністрів України

МПТ - міський пасажирський транспорт

МТ – муніципальний транспорт

НПА – нормативно-правовий акт

п. – пункт

ПДР – правила дорожнього руху

ПКУ – Податковий кодекс України

ППЗК – пасажирські перевезення загального користування

ТЗ – транспортний засіб

РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

*Актуальність теми*. Глобальне реформування, яке простежуються у сучасних процесах розвитку українського суспільства, охоплює усі сфери соціального та правового життя. Під впливом цих процесів не тільки здійснюється трансформація існуючих правових явищ чи поява нових, але й виникає нагальна потреба у їх дослідженні. Соціально-економічний розвиток України, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою впливає на розвиток пасажирських перевезень автотранспортом – складової підвищення добробуту суспільства, задоволення потреб населення і господарства в перевезеннях пасажирів з трудовою, культурною, побутовою та іншою метою.

У загальній кількості пасажирських перевезень транспортом загального користування майже 70 % припадає на пасажирські перевезення маршрутними таксі. Однак, відсутність чіткої програми розвитку, нестабільність публічно-правового забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі, призвели до погіршення ситуації, перш за все, пов’язаної з безпекою пасажирських перевезень та забезпеченням потреб населення. Більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами спожитого палива, витратами палива, екологічним забрудненням та іншими показниками, не відповідає сучасним міжнародним стандартам. Із загальної кількості транспортних засобів майже 66 % є технічно або морально застарілими, погіршується технічний стан маршрутних таксі, зростає витратна складова перевізників, які намагаються одержати прибуток за будь-яку ціну, використовуючи не тільки застарілі транспортні засоби, але й низько кваліфікованих водіїв, що призводить до зростання порушень безпеки пасажирських перевезень, зростання аварійності та зниження якості надання послуг з перевезення пасажирів.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають у сфері публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі.

*Предметом дослідження* є внутрішні пасажирські перевезення маршрутними таксі як об’єкт публічно-правового регулювання.

*Мета і задачі дослідження. Мета* кваліфікаційноїроботи полягає у комплексному дослідженні сучасного стану публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні.

Для досягнення визначеної мети необхідно вирішити наступні задачі:

- проаналізувати стан публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні;

- охарактеризувати поняття та видів пасажирських перевезень в Україні;

- здійснити аналіз та визначити систему суб’єктів публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні;

- визначити та проаналізувати публічно-правові умови здійснення внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні;

- вивчити зарубіжний досвід публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень.

*Ступінь наукової розробки проблеми.* Загальнотеоретичною основою дослідження стали наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних вчених-адміністративістів: В. Б. Авер’янова, С. С. Алєксєєва, О. М. Бандурки, Д. М. Бахраха, Ю. П. Битяка, А. С. Васильєва, В. М. Гаращука, В. К. Гіжевського, І. П. Голосніченка, С. Т. Гончарука, В. Л. Грохольського, Т. О. Гуржій, С. М. Гусарова, Е. Ф. Демського, С. О. Доценка, В. А. Єгіазарова, Б. А. Кормича, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, О. В. Кузьменко, С. О. Кузніченка, М. Л. Шелухіна, Х. П. Ярмакі та інших. Окремі питання з регулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом знайшли своє відображення у наукових працях: В. В. Волошина, Г. К. Голубєвої, Г. А. Гольца, М. В. Григоровича, О. С. Ігнатенка, К. Д. Діденко, В. І. Дорошенка, Д. В. Зеркалова, В. О. Котика, К. Ф. Коценка, І. В. Нікольського, А. М. Новікова, П. Р. Левковець, В. С. Марунич, О. В. Пефтієва, Ю. Є. Пащенка, А. Є. Рубана, О. Н. Садикова, Н. Ф. Скочука, І. Г. Смирнова, Х. Й. Шварца, В. Є. Шиповича, Л. Ю. Яцківського та інших.

*Опис проблеми, що досліджується.* Важливе місце в сфері публічно-правового регулювання суспільних відносин займає сегмент відносин на транспорті. Наразі транспорт працює в умовах, коли з’являється тенденція стабілізації реального сектора економіки і доходів населення. Пасажирський транспорт є однією зі значущих галузей господарства. За відсутності у багатьох громадян особистих авто, проблема своєчасного і якісного задоволення попиту на перевезення перестає бути тільки економічною і переростає в соціальну, таку, що визначає відношення населення не лише до якості транспортних послуг, але і в цілому до тих процесів, які відбуваються в регіонах і країні. При цьому обрання вдалих методів публічно-правового регулювання нівелюється складністю взаємодії суб’єктів права. Тільки у сфері транспортних відносин чіткість підходів до їхнього ефективного адміністрування розмивається як мінімум складною структурою інфраструктури внутрішніх перевезень і взаємодією між її елементами. Ця ускладненість (комплексність, системність) підсилюється хитромудрим складом механізму самого публічно-правового регулювання, помноженим на динаміку зміни економічних, фінансових, демографічних, екологічних, енергетичних та інших сегментів соціальної взаємодії з питань використання маршрутних таксі. Тому правова природа об’єкту нашого дослідження являє собою суперечливу, діалектичну і не в усьому передбачувану сукупність суспільних відносин.

У механізмі публічно-правового регулювання об’єктом управління є те, на що спрямований свідомий, організований, планомірний, систематичний вплив суб’єктів управління. Об’єктом публічно-правового регулювання у сфері внутрішніх перевезень виступає діяльність, спрямована на забезпечення потреб мешканців населених пунктів та юридичних осіб, що здійснюють свою діяльність в межах населеного пункту, у транспортних послугах: пасажирських перевезеннях маршрутними таксі. Система охоплюється змістом поняття «транспорт», що являє собою складну, багаторівневу, ієрархічно побудовану систему, що складається з підсистем повітряного (цивільного), морського, внутрішнього водного, залізничного, автомобільного, міського електричного, промислового транспорту і дорожнього господарства. Конкретизація об’єкту публічно-правового регулювання досягається через визначення видових відносно родового поняття «транспорт» понять, а саме: 1) за ознакою призначення маршрутних таксі, виокремлюємо «пасажирський транспорт» – це транспортні засоби, які приводяться до руху механічним способом, відповідають технічним і санітарним вимогам (у т. ч. з безпеки) для перевезення людей і малогабаритного багажу, призначені для загального користування; 2) за ознакою території перевезень – «міський транспорт» – який використовуються за участю муніципальної влади для перевезення пасажирів та надання інших транспортних послуг в межах, перш за все, проживання територіальної громади. В сучасному місті життя не можливо уявити без постійного ефективного функціонування транспортного комплексу. Публічно-правове регулювання передбачає впорядкування, юридичне закріплення та охорону суспільних відносин шляхом застосування правових засобів, до суспільних відносин у сфері внутрішніх перевезень маршрутними таксі, які потребують правового впливу, складаючи предмет публічно-правового регулювання. Якість публічно-правового регулювання залежить від того, наскільки норми права правильно враховують закономірності суспільних відносин, що регулюються, наскільки високий рівень загальної і правової культури законодавчого корпусу і виконавчої адміністрації. На основі об'єктивних закономірностей суспільного розвитку, політики держави і норм моральності адміністративно-правові норми покликані визначати характер поведінки суб'єктів відносин внутрішніх перевезень. Публічно-правового регулювання у сфері внутрішніх перевезень розкладається власне на адміністрування (управління, менеджмент; через вжиття організаційних, моральних, правових заходів) і правове регулювання (або управління за допомогою правових актів).

Правове регулювання – це форма соціального реагування відповідно до вимог норм права, заснована на усвідомленні суб’єктами права своїх прав та обов’язків. Правове регулювання інтерпретується як складова частина правового впливу у межах інструментального (діяльнісно-інструментального) підходу, проте вони можуть виступати і як самостійні форми дії права. До сфери правового регулювання входять відносини, що відбивають як індивідуальні інтереси людей, так і загальні інтереси суспільства в цілому; реалізують взаємні інтереси всіх її учасників, кожний з яких іде на певний утиск своїх інтересів для задоволення інтересів іншого; потребують дотримання певних правил поведінки, обов’язковість яких підкріплена силою держави. Ці відносини мають правовий характер і складають предмет правового регулювання. За влучним твердженням теоретиків права (М. Цвіка, О. Петришина та ін.), правовідносини – це суспільні відносини, які є юридичним виразом фактичних суспільних відносин, де одна сторона на основі правових норм вимагає від іншої виконання певних дій або утримання від них, а інша мусить виконати ці вимоги, що охороняються державою. Вчені-адміністративісти звужують це поняття для потреб своєї сфери наукової компетенції, відзначаючи, що об’єктом адміністративно-правових відносин є суспільні відносини, що уособлюють у собі характер діяльності окремих суб’єктів права, юридичні наслідки їх поведінки, певні правові інтереси, зокрема майнового чи немайнового характеру, та ін.; а предметом таких правовідносин стають речі, предмети, майно тощо.

Публічно-правове регулювання визначається як прямий метод впливу держави, що здійснюється уповноваженими органами державної влади, органами місцевого самоврядування та саморегулюючими інституціями, владні повноваження яких спрямовані на реалізацію відносин у відповідній сфері, заснованих на обов’язковій чи добровільній основі. Також публічно -правове регулювання науковці визначають як цілеспрямований вплив норм адміністративного права на суспільні відносини з метою забезпечення за допомогою адміністративно-правових заходів прав, свобод і публічних законних інтересів фізичних і юридичних осіб, нормального функціонування громадянського суспільства й держави. І. Шопіна вважає, що публічно -правове регулювання – це адміністративно-правовий вплив, здійснюваний за допомогою комплексу адміністративних засобів та інших правових явищ, які в сукупності складають механізм адміністративно-правового регулювання. В якості механізму правового регулювання у теорії права розуміють систему юридичних способів, за допомогою яких здійснюється саме правове регулювання. Ця правова категорія дозволяє систематизувати юридичні засоби впливу на відносини та знайти призначення певного юридичного засобу у різних сферах правовідносин. Найважливішим засобом механізму публічно -правове регулювання стає норма права. Публічно -правове регулювання являє собою сукупність адміністративно-правових норм, якими регулюються суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації політики у відповідній сфері.

Отже, враховуючи зміст усіх наведених вище визначень, найбільш влучним вважаємо визначення механізму адміністративно-правового регулювання як сукупності адміністративно-правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов’язань публічної адміністрації; і структуру цього механізму у вигляді норм адміністративного права, об’єктивно виражених в законах та інших нормативних актах; адміністративно-правові відносин; актів застосування норм адміністративного права; актів тлумачення норм адміністративного права; правосвідомість; правову культуру; законність.

Правове регулювання передбачає не тільки чітку визначеність і детермінованість її компетенції, а й наявність чіткого механізму її реалізації у практичній діяльності, що виражається в певних діях, які сприймаються як такі, що містять владні приписи. З розвитком суспільства і стійкою тенденцією до посилення інтеграційних, глобалізацій них, глокалізаційних процесів має вдосконалюватися і механізм державного регулювання, спрямований на збалансованість інтересів громадян, соціальних груп та пріоритетів економічного розвитку усіх населених пунктів. Адже існуючі способи адміністративно-правового регулювання подекуди виявляються не достатньо ефективними. Виникає потреба у розробці нових способів побудови дієвої регуляторної політики, яка мала б на меті розвиток національного господарства, зокрема у сферах виробництва усіх необхідних компонентів транспортних засобів, транспортної і дорожньої інфраструктури, що використовуються для забезпечення роботи транспорту який здійснює внутрішні перевезення. Аналіз сучасних факторів розвитку і явищ, що впливають на функціонування внутрішні перевезення виявив, що зростає потреба у пошуку нових методологічних підходів до проблем об’єкту нашого дослідження.

Мета правового регулювання й адміністрування у сфері внутрішніх перевезень являє собою результат злагодженої дії системи послідовно організованих юридичних засобів (явищ) його механізму. Мета публічно -правового регулювання визначається науковцями як основна його ознака, що розкриває сам зміст даної категорії і полягає у забезпеченні стабільності, збалансованості та ефективності відповідного сегменту соціальних відносин ринку. І. Шопіна серед цілей публічно -правового регулювання виокремлює: а) забезпечення, захист і поновлення у разі порушення прав і свобод фізичних і юридичних осіб у їх відносинах з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, їх посадовими особами; б) удосконалення системи державного управління економічною, соціально-культурною та адміністративно-політичною сферами, а також реалізації повноважень виконавчої влади, делегованих державою органам місцевого самоврядування, громадським організаціям та деяким іншим недержавним інституціям; в) удосконалення процесів внутрішньої організації та діяльності апаратів усіх державних органів і проходження публічної служби.

За слушною думкою В. Развадовського, публічно-правове регулювання здійснюється комбінацією способів, у якій переважають зобов’язання й заборони. Ця комбінація формується через наділення учасників правовідносин суб’єктивними юридичними правами та покладанням на них обов’язків шляхом визначення та закріплення в правових актах певних правил поведінки внаслідок правотворчої діяльності уповноважених на це органів. За допомогою правових актів державної виконавчої влади утворюються і скасовуються державні органи, визначаються їхні завдання і функції, компетенція, встановлюється правовий статус громадських і релігійних організацій і ін. За допомогою підзаконних НПА публічної адміністрації в галузі внутрішніх перевезень чи інших сферах публічно-правового регулювання вирішуються багато питань реалізації громадянами, посадовими особами і організаціями своїх прав, обов'язків, повноважень і компетенції. У механізмі публічно-правового регулювання вони сприяють попередженню вчинення неправомірних діянь (дій, бездіяльності) громадянами і посадовими особами, виступають мірилом належної поведінки суб'єктів права. Тому можна стверджувати, що зазначені акти невід'ємна й основоположна складова механізму державного управління, що забезпечує дотримання і реалізацію прав і свобод громадян, законність і порядок в країні. Це також означає необхідність чіткого дотримання органами публічної адміністрації центрального й місцевого рівнів вимог законів щодо нормотворчості – розробки, видання й застосування актів управління. Серед таких вимог виключно важливе значення мають належним чином виписані задачі публічно-правового регулювання у тій або іншій сфері управління.

Враховуючи зазначене, серед завдань публічно-правового регулювання перевезення пасажирів муніципальним транспортом задля успішної інтеграції України до ЄС на умовах повного паритету, виділяємо розробку й впровадження у життя правових норм, які відповідають позитивно-перспективній сутності соціальних відносин, та забезпечують: 1) безпечні для здоров’я і життя пасажирів та усіх інших учасників руху швидкість руху та конструкція транспортного засобу (автобусу тощо), аналогічні стандартам країн Західної Європи, зручна для людей різних фізіологічних характеристик (високих, з надлишковою вагою та ін.), особливо для соціально вразливих верств населення – дітей, вагітних жінок, інвалідів, людей похилого віку, людей з вадами зору; 2) стимули для якісного сервісу внутрішніх перевезень – виплата заробітної плати на рівні, що дозволяє відтворення і розвиток трудових ресурсів; 3) цілодобові графіки перевезення пасажирів засобами перевезення маршрутними таксі; 4) диференційовані тарифи для перевезення пасажирів маршрутними таксі за критеріями – а) час доби – стандартний тариф у денний час і збільшений від стандартного рівня на 50% - 100% у нічний час (з 23-00 до 5-00), наприклад,; б) дистанція перевезень і складність маршруту; 5) завчасне аудіо- й відеоінформування (на моніторі) пасажирів про наступну зупинку; 6) відеоінформування на основних маршрутах і зупинках в межах міст про час прибуття конкретного маршруту таксі; 7) дотримання графіків перевезень і як мінімум одну вільну від іншого транспорту смугу для внутрішніх перевезень маршрутними таксі і перевагу на дорозі у русі в межах населеного пункту; 8) безпеку водіїв маршрутних таксі, особливо в нічний час, засобами національної поліції, зокрема, моніторинг ситуації за допомогою відеокамер; 9) енергетичну оптимізацію витрат палива – зменшення викидів парникових газів і смогу (за прикладом використання автомобілів з гібридним двигуном національною поліцією).

Отже, окреслені завдання трансформації публічно-правового регулювання пасажирських перевезень маршрутними таксі складають змістовну ознаку механізму публічно-правового регулювання в межах реалізації мети нашої країни – паритетної інтеграції до транспортної та інших систем ЄС, що, з-поміж іншого, означає.

Загальні принципи публічно-правового регулювання, будучи ідеями всеохоплюючого змісту, виявляють себе як у цілому, тобто в публічно-правовому регулюванні, так і в частинах (окремих сферах) такого адміністрування/правового унормування, зокрема у сфері внутрішніх перевезень. Найбільш важливим серед усіх загальних принципів вважають принцип верховенства права – це ідея про забезпечення (дотримання, реалізацію, захист) державою природних прав громадян. Похідними від цієї ідеї вважаються усі інші загальноправові (загальноуправлінські) принципи, а саме: соціальної справедливості, рівноправності, демократизму, гласності, відповідальності держави перед людиною за свою діяльність та інші. Принципи стабільності, професіоналізму, політичної нейтральності, відданого служіння інтересам суспільства та букві закону виділяють як необхідні складові процесу побудови державної служби.

Осмислення специфіки публічно-правового регулювання у сфері внутрішніх перевезень вимагає старанності у пізнанні саме спеціальних принципів. Зокрема, визнано, що забезпечення безпеки перевезення визнається чи не найголовнішим принципом здійснення перевезень. Він має два аспекти. По-перше, безпека досягається завдяки здійсненню заходів щодо гарантування технічної безпеки маршрутних таксі, транспортної інфраструктури, допоміжних служб та доріг. По-друге, безпеці пасажирських перевезень маршрутними таксі може загрожувати незаконне втручання в її діяльність. В. Муцко відзначив, що публічно-правове регулювання безпеки дорожнього руху характеризується наявністю двох груп принципів: загальних і спеціальних.

За обгрунтованим твердженням В. Безчастного та А. Собакаря, державна політика транспортної безпеки України має базуватися на таких принципах: гарантованого забезпечення державою функціонування і розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті; поширення державного контролю і нагляду в зазначеній сфері на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності і видів діяльності; забезпечення адекватності санкцій (покарань), що застосовуються, до ступеня суспільної небезпеки порушень норм і правил; координації дій із забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті; координації дій із використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, у надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а також під час ліквідації їх наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій під час експлуатації транспортної інфраструктури; формування єдиних принципів і підходів професійного добору, підготовки і перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці; зміцнення кадрової професійної бази транспортної бази, удосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог формування висококваліфікованих фахівців транспорту.

Характеризуючи спеціальні принципи, слід усвідомлювати, що вони є тісно пов’язаними із загальними і включають до свого складу: принцип пріоритету життя і здоров’я людини перед іншими соціально-економічними благами; принцип інформатизації адміністративно-правового регулювання; принцип пріоритетності превентивних заходів; принцип пріоритетності виконання профільних функції; принцип комплексного регулювання суспільних відносин. На жаль, на рівні законів України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР (далі – Закон № 232), «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III принципи АПР в сфері транспорту навіть не визначено, у Законі № 232 згадується тільки про те, що економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності (ч. 4 ст. 6).

Організуючий вплив на транспортні відносини в сфері МТ відображається у механізмі публічно-правового регулювання через окремі напрями роботи. Функції органів місцевого самоврядування у сфері внутрішніх перевезень можна звести до ухвалення правил і порядку організації роботи внутрішніх перевезень маршрутними таксі, встановлення тарифів на перевезення, розробки графіків і диспетчеризації руху транспорту, контролю за дотриманням графіків руху, розробки схем руху транспорту і схем розвитку вулично-дорожньої мережі, видачі муніципального заказу на пасажирські і спеціалізовані перевезення та укладення контрактів, організація диспетчерської служби, контролю екологічних параметрів роботи транспорту. Однак публічно-правового регулювання регулювання в Україні, звісно, не вичерпується роботою тільки муніципальної влади. Якщо уявити публічно-правове регулювання на розглянуті вище відносини більш узагальнено, то отримуємо наступні напрями роботи органів публічної виконавчої влади: 1) за способом здійснення: облікову функцію, яка полягає у тому, що публічна влада веде облік та здійснює аналіз причин катастроф, аварій, ДТП, пожеж на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, застосовує методи і критерії оцінки якості перевезень пасажирів; профілактичну – розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, ДТП на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та контролює їх виконання; організаційну – бере участь в організації оцінки відповідності робіт у сфері МТ, проводить технічне розслідування ДТП, катастроф, аварій, подій на МТ, організація руху ТЗ, розраховує і складає схеми взаємодії різних видів міського транспорту; координаційну – координує роботу усіх видів ТЗ, перевізників та ін.; нормотворчу – розробляє проекти технічних регламентів та інших НПА з питань технічного регулювання у цій сфері. Нормотворення одна з організуючих суспільство форм діяльності, а тому не можна виключати його здійснення й безпосередньо суб’єктами виконавчо-розпорядчої діяльності. При цьому повинна дотримуватись вимога щодо невтручання адміністративного механізму у предмет виключно законодавчого відання ВРУ. Добре публічне управління вимагає, щоб чиновники публічної влади ухвалювали виважені неволюнтаристські рішення, викладені однозначно зрозумілою, чіткою термінологією; контрольно-наглядову – забезпечення систем контролю і управління рухом пасажирських транспортних засобів; здійснення нагляду за дотриманням вимог законодавства щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища транспортом; норм і стандартів на маршрутних таксі; юрисдикційну – вирішує спори, виявляючи повноту правового врегулювання транспортних відносин, або іншими словами юстиціабельність правових норм, що за Г. Канторовичем, розкривається як комплектність правової норми, оскільки вона дає можливість органу публічної влади (її посадовій особі) ухвалити/сформулювати юридичне (обов’язкове для всіх) рішення в межах власної компетенції, зокрема у сфері відносин при внутрішніх перевезеннях маршрутними таксі ; 2) за об’єктним критерієм: планово-логістичну – забезпечує формування пасажирських потоків, методи їх вивчення і обстеження, формування раціональних маршрутних систем в містах і позаміських районах, вибору типу рухомого складу; складанню маршрутів і графіків руху автобусів; технічного адміністрування – визначає типи і техніко-експлуатаційні характеристики пасажирських транспортних засобів, методи визначення потреби в них, складає технічні завдання на проектування лінійних споруд пасажирського транспорту; підтримання трудової дисципліни – забезпечує організацію праці водіїв, організовує підготовку та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності; економічну – визначає тарифи і квиткові системи, діючі у маршрутних таксі, розраховує й аналізує експлуатаційні показники, розраховує економічну ефективність заходів щодо організації автомобільних чи інших видів перевезень; гносеологічну – досліджує пасажиропотоки і режими руху маршрутних таксі.

Оскільки публічно-правове регулювання у галузі транспортних відносин зараховуємо до пріоритетних напрямків політики держави, а зміст цих відносин спрямований на задоволення потреб населення у транспортних послугах, які існують у всіх громадян і мають постійний характер, кожний щоденно користуються транспортом для переміщення в межах свого населеного пункту, то зрозуміти концептуально, проаналізувати деталі суб’єктного складу успішного, повноцінного публічно-правового регулювання внутрішніх перевезень маршрутними таксі в Україні стає нашим важливим завданням. За справедливою думкою О. Пефтієва, виникають певні складнощі щодо чіткого визначення суб’єктного складу інституціонального механізму функціонування автомобільного транспорту в Україні, оскільки він є набагато ширшим за коло державних органів, до функцій яких входить лише формування, реалізація або контроль виконання державної політики у певній галузі транспорту. Надання споживачам транспортних пасажирських послуг за місцем (регіоном) проживання сприяє, перш за все, своєчасному виконанню кожним своєї економічної (трудової) функції, а також досягненню інших цілей особистого і/або громадського змісту. Врахуємо, що складність задоволення потреб населення у транспортних послугах обумовлена різноманітністю природи як самих громадян (малолітнім чи літнім віком, вагітністю, станом здоров’я), так і задач, які вони вирішують. Наприклад, комусь треба швидко дістатися місця призначення і комфорт поїздки набуває другорядного значення, а іншому навпаки. Водночас пам’ятаємо, що транспортні підприємства муніципальної влади не тільки можуть, але й повинні не лише здійснювати перевезення пасажирів, забезпечувати комфорт і доступність таких послуг, а отримувати прибуток від налагодження відмінних логістичних маршрутів перевезення вантажів. Зважимо також, що доступні транспортні послуги й зручна інфраструктура приваблюють туристів, інвестиції, тобто виступають в ролі економічного мультиплікатора.

Суб’єкти правовідносин – це суб’єкти права, що наділенні передбаченими реалізованими нормами права правоздатністю, дієздатністю і деліктоздатністю. За В. Развадовським, суб’єкти державного регулювання транспортної системи складають організаційно відокремлену складову системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики в галузі транспорту з урегулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права. Н. Нижник підкреслила, що органи виконавчої влади – це сукупність, хоча в цілому й однорідних державних органів, але таких, що суттєво відрізняються один від одного характером компетенції та організаційної структури, специфікою форм діяльності; не просто спільність однорідних одиниць, а цілісна система, тобто така сукупність органів, у якій всі складові взаємопов’язані і водночас становлять самостійні підсистеми органів зі своїми особливостями завдань, організаційної структури, функцій, компетенції та з визначеною автономією кожного органу; самостійний вид органів державної влади, які відповідно до конституційного принципу поділу державної влади покликані здійснювати функції, покладені на виконавчу гілку влади та наділені для цього відповідною компетенцією. Проте, існування цих органів само по собі не призведе до потрібного соціального ефекту без такого важливого процесу як розвиток людського потенціалу – фактор дієвості виконавчої влади і загалом конкурентоспроможності України. Звісно, що маршрутні таксі важливий елемент соціальної інфраструктури, що сприяє формуванню такого потенціалу, тобто публічна влада, громадяни та інраструктура, що складає мінімальне необхідний комфорт для населення явища, що взаємообумовлюють одне одне. Тому логічними виглядає законодавча фіксація спрямованості державної транспортної політики, а саме: за ч. 2 ст. 3 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР, державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. Наприклад, у США місцеві органи влади в тридцять одному штаті і в окрузі Колумбія стягують податки в низці районів транспортного транзиту, які далі спрямовують на субсидування громадського транспорту.

Синергія природи транспортних відносин обумовлює множинність суб’єктів публічно-правового регулювання внутрішніх перевезень маршрутними таксі в Україні, кожен з яких вирішує питання від визначення загальних засад функціонування транспортної системи до визначення конкретних маршрутів і часу руху транспортного засобу вулицями населеного пункту, повітряними ешелонами, залізницею, руслом водойми чи трубопроводом. Впорядкування і систематизація цих суб’єктів відбувається в першу чергу за критерієм їхньої загальної і спеціальної компетенції, а далі здійснюється інші теоретичні класифікації напрямів управління фінансуванням, господарським обслуговуванням, інвестиціями та іншими різними складовими, де ці складові виступають критеріями для виокремлення напрямків адміністрування.

В контексті дослідження проблем організаційно-правового управління різних сфер суспільного життя вчені-адміністративісти уточнюють, що суб’єкт виконує функції керівництва і впливає на об’єкт з метою переведення його у новий стан, є елементом системи управління, який генерує процес її функціонування. Концептуальні правові положення щодо суб’єктів управління відносинами у сфері муніципального та інших видів транспорту знаходимо у ст. 4 Закону № 232, де вказано, що державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

В умовах розбудови децентралізованої системи влади в Україні поступово зростає роль самоврядування як представницької влади на територіях, що найбільш наближена до проблем і потреб пересічних громадян та має відстоювати місцевий інтерес у відносинах з усіма економічними суб’єктами в межах територіальної громади або об’єднання територіальних громад, на підставі спільних локальних інтересів.

До відання місцевих державних адміністрацій у межах і формах, визначених Конституцією і законами України, належить вирішення питань транспорту (п. 5 ч. 1 ст. 13) – забезпечує організацію обслуговування населення підприємствами, установами та організаціями транспортного обслуговування незалежно від форм власності; 2) здійснення на відповідних територіях державного контролю за додержанням: а) правил транспортного обслуговування, законодавства про захист прав споживачів (п. 8 ч. 1 ст. 16); б) правил технічної експлуатації транспорту та дорожнього руху (п. 11 ч. 1 ст. 16); в) виконанням інженерно-технічних заходів цивільного захисту (цивільної оборони) під час будівництва будинків, споруд, розміщення інших господарських об'єктів, інженерних та транспортних комунікацій (п. 15 ч. 1 ст. 16); 3) в галузі бюджету та фінансів місцева державна адміністрація – у спільних інтересах територіальних громад об'єднує на договірній основі бюджетні кошти з коштами підприємств, установ, організацій та населення для будівництва, розширення, реконструкції, ремонту та утримання транспорту, шляхів. Логістика перевезень пасажирів спирається на оцінку економічної ефективності і соціальних (етнічних, релігійних тощо) наслідків від використання ТЗ муніципальної власності чи залучення на основі господарських (адміністративно-господарських) договорів маршрутних таксі приватних осіб з подальшою координацією процесів надання транспортних послуг. Отже, органи місцевого самоврядування та місцеві органи державної влади мають спільну ознаку – спрямованість на забезпечення колективних потреб населення, зокрема у транспортних послугах. Це однак не виключає можливості напруження і конфліктів між ними, адже інтереси громади, окремої людини, та інтереси народу, а тим паче держави, у можуть не збігатися з низки питань.

Ефективність державного контролю за безпекою дорожнього руху значною мірою залежить від наявності дієвої системи суб’єктів, наділених відповідними контрольними повноваженнями. У правничій літературі науковці розглядають суб’єкт як невід’ємний, активний елемент контрольної діяльності. Саме завдяки ньому, на думку М. Долгополової, забезпечується дотримання вимог законодавства України про дорожній рух всіма його учасниками. Під суб’єктами контролю за безпекою дорожнього руху необхідно розуміти сукупність спеціальних органів та установ, що беруть участь у процесі організації контролю за безпекою руху на автомобільному транспорті.

Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (далі – Укртрансінспекція) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті, а також здійснює державний нагляд (контроль) з питань безпеки на цьому транспорті.

Згідно з п. 2 ч. 3 ст. 13 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580-VIII, у складі поліції функціонує патрульна поліція. За п. 1 ч. 1 розділу ІІІ «Функції патрульної служби» Положення про патрульну службу МВС (затв. наказом МВС України від 02.07.2015  № 796), патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху.

Водночас робота цих суб᾽єктів потенційно може призвести до безпеки в галузі тільки тоді, коли у НПА їхні повноваження та інші складові професійної діяльності будуть виписані адекватно запитам соціального прогресу. Як влучно підсумовано у науковій літературі, що ефективність функціонування цілісного механізму адміністративно-правової охорони відносин у сфері безпеки дорожнього руху, передусім залежить від системи адміністративно-правових норм, які передбачають порядок застосування заходів протидії порушенням правил, норм і стандартів у зазначеній сфері.

Дослідження окресленої функції національної поліції України відображає тенденцію антропологізації не тільки вітчизняного законодавства, але й практики його застосування базовим органом правопорядку, який за влучними словами керівника Національної поліції України Х. Деканоідзе: «відчуває нестачу кваліфікованих кадрів». Вчені прагнуть імплементувати у практику ті наукові знання, які переконають як поліцейських патрульних, так й інших розвинених членів суспільства у вірності норм права, а, значить, логічності і природної необхідності дотримання чинних правил під час користування маршрутними таксі. Маючи за мету збереження й розвиток фундаментальних (життя, здоров’я) та прикладних (комфортність, швидкість, безпека у маршрутному таксі) соціальних цінностей, патрульна поліція повинна змушувати (відкореговувати у позитивний бік поведінку) десоціалізованих (частково чи повністю) суб’єктів права, в нашому випадку учасників відносин з використанням маршрутних таксі. В цьому зв᾽язку поліція повинна повсюдно і безкомпромісно реалізовувати функцію. Формально-юридично суть впливу патрульної поліції на неправомірну поведінку учасників відносин з використанням маршрутних таксі описана наступним чином: 1) матеріальний бік правопорушень на транспорті, і на невід’ємній від нього частині – дорожній інфраструктурі, описано у гіпотезах статей 109-142 КпАП; 2) процесуальний бік – статтях 222, 245-285; 3) матеріально-процесуальні норми – бланкетна деталізація матеріальних і процесуальних норм, а також низка нових правил міститься у Законах України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV; Правилах дорожнього руху, затв. постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306; Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затв. постановою КМУ від 18.02.1997 р. № 176 та ін. Фактично функція патрульної поліції вміщує у собі: 1) адміністративно-процесуальний примус – напрямок роботи, що полягає у перевірці документів водіїв чи інших учасників дорожнього руху; затримання правопорушників і доставлення їх для медичного освідування, встановлення особистості тощо; складання протоколів про адміністративні правопорушення та оформлення інших адміністративно-процесуальних документів; 2) адміністративно-деліктний – а) формально-процесуальний – документально оформлює накладення на правопорушників санкції правових норм (у протоколі і постанові про накладення адміністративного стягнення); б) безпосередньо адміністративно-примусовий (адміністративно-виконавчий) – піддає правопорушників санкціям, змушує їх виконувати накладені на них санкції та інші законні вимоги органів публічної влади. Услід за Х. Деканоідзе ми вважаємо, що участь патрульної поліції у процесі притягнення правопорушника до юридичної відповідальності жодним чином не повинна сповільнюватися (виключатися) такими штучними перепонами як статус порушника, незахищеність поліцейського, невміння поліцейським швидко вирішувати питання на місці правопорушення тощо.

У загальній системі публічно-правового регулювання напрям роботи патрульної поліції суттєво сприяє як прямо, так і опосередковано, підвищенню рівня правомірної поведінки учасників відносин внутрішнього перевезення маршрутними таксі, у т. ч. покращенню безпечності і якості пасажирських перевезень цим видом транспорту. Будучи спрямованою на соціальний прогресролі патрульної поліції у забезпеченні нормального – правового – перебігу відносин пасажирських перевезень, повинна ґрунтуватися на уявленнях тієї частини суспільства, яка виступає носієм найвищих стандартів у цій сфері, зокрема ФРН, Норвегії, Португалії, Іспанії та інших розвинених країн. У цьому зв’язку, з фінансової сторони позитивним стало рішення ЄІБ про надання Міністерству інфраструктури України 200 млн євро кредиту для модернізації (тролейбусів, трамваїв та автобусів) міського пасажирського транспорту в 20 містах країни.

Отже, синтезування суб’єкта і об’єкта в окресленому розрізі проблематики адміністративного права і правоохоронної діяльності дозволило побачити роль патрульної поліції у забезпеченні безпеки під час експлуатації МТ, головним чином життя і здоров’я його пасажирів та інших учасників дорожнього руху. Змістом функції патрульної поліції у відносинах на МТ стали адміністративно-процесуальний примус (оформлення факту правопорушення) і застосування санкції за адміністративний делікт. Цей напрям роботи органічно доповнює управлінські функції відповідних органів муніципальної і центральної публічної влади, гарантуючи збереження належного рівня правопорядку пасажирських перевезень МТ. Ця функція одна із найсуттєвіших напрямів публічно-правового регулювання відносин у сфері пасажирських перевезень. І якщо з суб’єктом питань доцільності його функціонування не виникає, то з приводу змістовного наповнення його роботи і формально-юридичної доречності норм, на підставі яких вона здійснюється, проблема актуалізується у таких напрямах: 1) оцінки потреби збагатити чинні гіпотези і/або санкції у сфері безпеки перевезень пасажирів муніципальним транспортом; 2) процедурні проблеми застосування чинних норм права адміністративного процесу у вказаній сфері.

Наступний суб᾽єкт публічно-правового регулювання галузі пасажирських перевезень сприймається крізь виключно струнку думку, на якій, слідом за А. Елістратовим, Р. Мельником та В. Бевзенко, наголосив І. Яковлєв у своїй роботі, а саме: те, що саме визначатимуть правителі як суспільний інтерес залежить від рівня культури. І те, у чому влада бачить загальне благо, може насправді розійтися з інтересами знаної частини населення. У розумінні групою правителів суспільного інтересу часто виявляється класова точка зору. У цьому зв᾽язку важливим учасником впливу на адміністрування і зміст правових норм у сфері вітчизняних внутрішніх пасажирських перевезень стає громадянське відкрите суспільство – широкий спектр неурядових і неприбуткових організацій, які існують в суспільному житті, виражають інтереси та цінності своїх членів або інших суб’єктів на основі етичних, культурних, політичних, наукових, релігійних або філантропічних міркувань. Таке суспільство – це сучасна стадія розвитку громадянського суспільства, що відбувається виключно за умови гарантованого існування демократії та відповідності принципу відкритості, що вміщує у собі ідеї свободи, рівноправності та самоцінності людини, духовного плюралізму як основи критичного мислення та особистої відповідальності за свої діяння, справедливості і антроповимірністі права, ефективного забезпечення прав і свобод людини, оптимального поєднання індивідуальних інтересів з інтересами колективу, демократичного політичного режиму та мирного співіснування людей з метою успішного співробітництва.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації евроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс’європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

30 травня 2018 р. було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року Ця Стратегія розроблена для комплексного розв’язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження евроінтеграційного курсу

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, а саме, забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень.

На сьогодні спостерігається гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де конкурентні переваги дають швидкість, безпеку та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій. Рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує рівень конкурентоспроможності країни.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об’єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів.

Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проекти — це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки удосконаленню законодавчої бази.

Загальні проблеми, що потребують розв’язання:

брак фінансування транспортної галузі та недосконала фіскальна політика, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі;

відсутність критеріїв та практичного досвіду визначення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, недостатній рівень фінансування розвитку об’єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України;

низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі;

високий рівень зношеності основних фондів (ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту

неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних та в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об’єкти інфраструктури;

відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти транспорту;

відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;

технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь;

невідповідність системи освіти у сфері транспорту та професійної підготовки фахівців сучасним інноваційним викликам, зокрема:

- нездатність існуючої системи освіти та підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі;

- невизначеність національних стандартів професійних компетенцій фахівців транспортної галузі, недосконала система їх підготовки та перепідготовки, а також невизнання державами — членами ЄС виданих вітчизняними навчальними закладами документів про освіту (індивідуальних ліцензій та сертифікатів).

Перелік завдань, які необхідно виконати для розв’язання проблем:

запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;

запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток:

впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти Європейської Комісії Міністрів транспорту, прийнятої міністрами транспорту країн — членів Міжнародного транспортного форуму 28 травня 2015 р. у м. Лейпцигу;

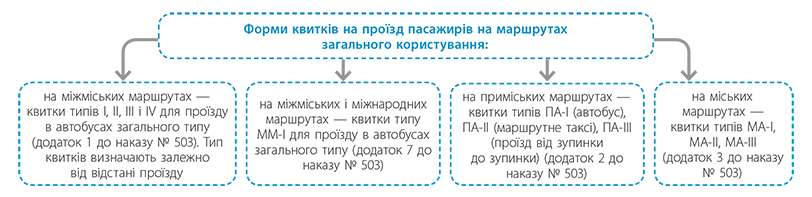
Загальні проблеми, що потребують розв’язання: низька якість надання транспортних послуг з перевезення пасажирів; невідповідність законодавству ЄС системи замовлення соціальних зобов’язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів; зменшення провізної спроможності транспорту загального користування; зниження рівня життя мешканців сільської місцевості через відсутність регулярного забезпечення транспортними послугами; низький рівень доступності транспортних послуг та засобів, а також транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; домінування у міських та регіональних перевезеннях видів транспорту з високим рівнем викидів вуглецю та сірки; низька ефективність регулювання ринку перевезення пасажирів на таксі; обмежене бюджетне фінансування витрат, пов’язаних з наданням транспортних послуг з перевезення пасажирів, недосконалість процедури проведення конкурсів та укладення договорів про їх надання; відсутність системного контролю з боку організаторів перевезень та контролюючих органів за виконанням перевізниками умов договору про надання послуг на автобусних маршрутах загального користування, що не гарантує надання пасажирам якісних і безпечних послуг; недостатня мотивація перевізників щодо інвестування для здійснення заходів з підвищення рівня якості та комфортності перевезень на автобусних маршрутах загального користування; неефективна і неконтрольована система оплати проїзду пасажирами на автомобільному транспорті; наявність недобросовісної конкуренції (наявність на ринку регулярних перевезень великої кількості перевізників, що провадять свою діяльність без відповідних дозвільних документів), що стримує інвестування перевізників у заходи з підвищення якості послуг пасажирського автотранспорту; високий рівень неофіційного працевлаштування працівників автомобільного транспорту; монополія на ринку автостанційної діяльності;

РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

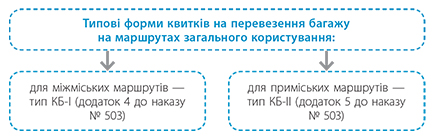
2.1. Характеристика публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі в Україні

Документальне оформлення пасажирських автоперевезень

Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджують видачею квитка та багажної квитанції відповідної форми. Типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу затверджено наказом № 503.



Ці типові форми квитків на проїзд призначено для їх реалізації перевізниками.



Наказом № 503 також затверджено типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автотранспортом на міжміських та приміських маршрутах для реалізації автостанціями (додаток 6). Форма таких квитків підтверджує те, що це мають бути фіскальні чеки РРО.

Перевізники, а також суб’єкти господарювання, які на підставі укладених договорів з перевізниками здійснюють продаж проїзних і перевізних документів (йдеться про авто­станції та автовокзали), повинні застосовувати РРО, оскільки відповідно до ст. 3 Закону про РРО при проведенні розрахункових операцій у сфері послуг (у тому числі автоперевезень) у готівковій та безготівковій (із застосуванням платіжних карток) формах такі операції потрібно проводити через зареєстровані, опломбовані та переведені у фіскальний режим роботи РРО.

При цьому слід роздруковувати фіскальні чеки і видавати їх одержувачам послуг.

Виняток становлять пасажирські автоперевезення, коли продають проїзні і перевізні документи на автотранспорті з видачею талонів, квитанцій, квитків, — такі операції не вимагають застосування РРО та розрахункових книжок (п. 4 ст. 9 Закону про РРО). Але при обов’язковій умові, що на цих документах мають бути нанесені друкарським способом їх серія, номер і номінальна вартість. Цим вимогам відповідають типові форми квитків на проїзд і перевезення багажу, затверджені наказом № 503, які, як уже зазначалося, призначені для реалізації саме перевізниками. Звертаємо увагу, що йдеться про продаж квитків саме в салонах автотранспорту, а також кіосках.

Таким чином, при реалізації квитків авто­станціями (автовокзалами) документальне оформлення проїзду пасажира й перевезення багажу здійснюють за допомогою фіскального чека РРО.

Собівартість автоперевезень

При калькулюванні собівартості автоперевезень слід керуватися нормативами ПБО 16 та Методрекомендаціями № 65.

Зауважимо, що ці документи мають рекомендаційний характер і тому не є обов’яз­ковими для застосування (лист № 3/7-10-11249). Проте оскільки вони спеціально розроблені Мінтрансом України для формування собівартості перевезень на транспорті, на них слід орієнтуватися в роботі.

Крім того, Методрекомендації № 65 у деяких випадках не відповідають вимогам ПБО 16, тому їх потрібно застосовувати в частині, що не суперечить цьому стандарту (лист № 31-34000-20-5/2742).

Собівартість перевезень (робіт, послуг) — це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов’язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

Під калькулюванням собівартості розуміють визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) за окремими видами витрат. З його допомогою визначають собівартість:

* одиниці робіт (послуг);
* всього їх обсягу;
* виробництва за окремими структурними підрозділами підприємства, за різними виробничими процесами і в цілому по підприємству (п. 6 Методрекомендацій № 65).

Розглянемо групування витрат за статтями калькуляції з метою визначення виробничої собівартості автомобільних перевезень.

Статті витрат, що включаються до виробничої собівартості перевезень

|  |  |
| --- | --- |
| № з/п | Статті витрат |
|  | Прямі матеріальні витрати |
|  | Вартість усіх видів ПММ таі інших матеріалів, використаних на виконання перевезень і на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації. Вартість ПММ списують на виробничу собівартість згідно з Нормами № 43 |
|  | Витрати на автомобільні шини (пункти 19, 36 Методрекомендацій № 65) — сюди включають усі витрати, пов’язані з їх експлуатацією:  пов’язані із заміною та встановленням автошин на колеса;  транспортно-заготівельні й націнки підприємств-постачальників у частині, що припадає на вартість шин, виданих зі складу в поточному місяці;  пов’язані з ремонтом шин.  Витрати на акумулятори.  Згідно з п. 3.19 Положення № 102 заміна на транспортних засобах (далі — ТЗ) шин та акумуляторних батарей не належить до реконструкції, модернізації, техпереозброєння та інших видів поліпшення ТЗ. Отже, це витрати на підтримку ТЗ у робочому стані, які включають до складу витрат (п. 15 ПБО 7).  При цьому на практиці застосовують два способи віднесення на витрати шин та акумуляторів:  у періоді їх установки на ТЗ (про що йдеться в п. 36 Методрекомендацій № 65);  у періоді виключення шин та акумуляторів зі складу активів після закінчення терміну їх експлуатації (його визначають відповідно до норм № 488 і № 489) |
|  | Прямі витрати на оплату праці |
|  | Усі витрати на виплату основної й додаткової зарплати працівникам, зайнятим перевезеннями |
|  | Інші прямі витрати |
|  | Єдиний соціальний внесок на оплату праці працівників, зайнятих перевезеннями |
|  | Суми амортвідрахувань від вартості автотранспорту та нематеріальних активів, безпосередньо пов’язаних із перевезеннями |
|  | Витрати на всі види ремонту, техогляд і техобслуговування рухомого складу, який безпосередньо бере участь у перевезеннях:  вартість запчастин, приладів, обладнання, палива і матеріалів, що витрачаються для виконання ремонту власними підрозділами;  вартість ремонтних робіт і послуг, виконаних сторонніми підприємствами та організаціями;  витрати на оплату праці та відрахування єдиного соціального внеску працівників, які виконують ремонт і техобслуговування ТЗ;  вартість інструментів, виданих для поновлення їх запасу на ТЗ;  вартість матеріалів, витрати на утримання законсервованих ТЗ, витрати на їх консервацію та розконсервацію;  витрати на страхування ТЗ у разі їх ремонту за кордоном |
|  | Загальновиробничі витрати  У цю статтю калькуляції включають витрати, пов’язані з управлінням та обслуговуванням виробничого процесу, не передбачені в попередніх статтях |
|  | Витрати на утримання апарату управління виробництвом (оплата праці, відрахування на соціальні заходи, оплата службових відряджень працівників апарату управління виробничих підрозділів, технічне та інформаційне забезпечення управління виробництвом тощо) |
|  | Амортизація основних засобів та нематеріальних активів загальновиробничого призначення |
|  | Витрати на утримання, експлуатацію, капітальний і поточний ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів, обладнання загальновиробничого призначення, у тому числі утримання резервного рухомого складу |
|  | Витрати на вдосконалення технології та організації виробництва |
|  | Витрати на утримання виробничих будівель, споруд та приміщень (опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення тощо) |
|  | Витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці, у тому числі за невідпрацьований, але оплачений час на виробництві, і єдиний соціальний внесок загальновиробничого персоналу, сума пільг у зв’язку з продажем форменого одягу виробничого персоналу за зниженими цінами, витрати на переміщення цього персоналу, витрати на технологічний контроль за виробничими процесами та якістю робіт (послуг), утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони) |
|  | Витрати на охорону праці, техніку безпеки, виробничу санітарію та охорону навколишнього середовища |
|  | Інші витрати (втрати від браку, оплата простоїв, витрати, зумовлені аваріями та катастрофами, порушеннями правил технічної експлуатації транспорту, нестачі в межах норм природного убутку тощо) |

2.2. Суб’єкти публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі та їх правовий статус

Перелік категорій громадян, яким відповідно до нормативно-правових актів України надається право безоплатного проїзду у громадському наземному транспорті у 2019 р.:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категорія громадян, яким надана пільга | Вид документа, що дає право на безоплатний проїзд | | Назва нормативно-правового акту | Пункт, частина, стаття |
| І. Ветерани війни | | | | |
| 1. Учасники бойових дій та особи, прирівняні до них ( в т.ч. АТО) | Посвідчення учасника бойових дій | | Закон України від 22.10.1993 № 3551-ХІІ «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» | п.7, ч.1, ст.12 |
| 2.Особи з інвалідністю війни та особи, які прирівняні до них | Посвідчення інваліда війни | |  | п.7, ч.1, ст.13 |
| 3.Особа, яка супроводжує особу з інвалідністю внаслідок війни I групи | Посвідчення інваліда війни I групи, якого супроводжує одна особа | |  | п.7, ч.1, ст.13 |
| 4. Особи, на яких поширюється дія Угоди про взаємне визнання прав на пільговий проїзд для осіб з інвалідністю та учасників Великої вітчизняної війни, а також осіб, прирівняних до них | Посвідчення, що вказані в п. 1-3 у т.ч. й посвідчення, видані відповідними органами СРСР, союзних республік, які існували на його території, за зразками, що діяли до 01.01.1992 року | | Угода про взаємне визнання прав на пільговий проїзд для інвалідів та учасників Великої вітчизняної війни, а також осіб, прирівняних до них від 12.03.1993 (Угода країн СНД) | Додаток 3 до Угоди |
| ІІ. Громадяни, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи | | | | |
| 5.Громадяни, віднесені до категорії 1 | Посвідчення особи, яка постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи ( категорія 1 серія А (з вкладкою)) | | Закон України від 28.02.1991 №796-ХІІ «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи» та змінами до нього | п.15, ч.1, ст.20 |
| 6.Громадяни-учасники ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС, які належать до категорії 2 | Посвідчення учасника ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС зі штампом червоного кольору «Перереєстровано» (категорія 2 серія А) | | п.9, ч.1, ст.21 |
| 7.Діти, яким встановлено інвалідність, пов’язану з Чорнобильською катастрофою | Посвідчення дитини, яка потерпіла від Чорнобильської катастрофи серія Д (з вкладкою до посвідчення) | | ст. 30 |
| III. Особи з інвалідністю | | | | |
| 8.Особи з інвалідністю I, II, III групи | Пенсійне посвідчення  Посвідчення, що підтверджує призначення соціальної допомоги | | Постанова КабМіну України "Про поширення чинності постанови КабМіну України від 17.05.93.№354" від 16.08.94. №555 | п.1 |
| 9.Особи з інвалідністю по зору I-II груп | Постанова Ради Міністрів СРСР від 09.03.54 №399 Закон України "Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні" | п.1 |
| 10. Дитина з інвалідністю | Закон України від 21.03.1991 № 875-ХІІ «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» | ч. 2, ст. 381, |
| 11. Особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи або дитину з інвалідністю | Один супроводжуючий | |
| ІV. Інші категорії громадян | | | | |
| 12.Пенсіонери за віком | | Пенсійне посвідчення | Постанова КабМіну України "Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування" від 17.05.93 №354 | п. 1 |
| 13.Військовослужбовці, які стали особами з інвалідінстю внаслідок бойових дій, участники бойових дій та прирівняні до них особи, батьки  військовослужбовців, які загинули чи померли або пропали безвісті під час проходження військової служби | | Пенсійне посвідчення з відміткою "Інвалід армії".  Посвідчення інваліда війни.  Повідчення участника бойових дій.  Посвідчення члена сім'ї загиблого. | Закон України від 20.12.1991 №2011-ХІІ "Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей" | ч.4, ст.14 |
| 14.Ветерани військової служби, ветерани органів внутрішніх справ, ветерани податкової міліції, ветерани державної пожежної охорони , ветерани Державної кримінально-виконавчої служби України, ветерани служби цивільного захисту, ветерани Державної служби  спеціального зв’язку та захисту інформації  України | | Посвідчення ветерана військової служби, ветерана органів внутрішніх справ,ветерана податкової міліції, ветерана державної пожежної охорони, ветерана Державної кримінально-виконавчої служби України, ветерана служби цивільного захисту, ветерана Державної служби спеціального зв’язку та захисту інформації України або пенсійне посвідчення з відповідною відміткою | Закон України від 24.03.1998 № 203/98 «Простатус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ і деяких інших осіб та їх соціальний захист» | п.11 ст.6 |
| 15. Діти-сироти і діти, позбавлені батьківського піклування, що виховуються або навчаються у навчально-виховних та навчальних закладах | | Єдиний квиток | Постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1994 № 226 «Про поліпшення виховання, навчання , соціального захисту та матеріального забезпечення дітей сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування» | п. 11 |
| 16. Діти до 6 років (без зайняття окремого місця для сидіння) | |  | Постанова КабМіну України від 18.02.97 №176 "Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту" | п.7, ст.159 |
| 17. Діти з багатодітних сімей | | Посвідчення дитини з багатодітної сім'ї | Закон України від 26.04.2001 № 2402-ІІІ «Про охорону дитинства» | п.4, ч. 6, ст. 13 |
| 18.Реабілітовані громадяни | | Посвідчення реабілітованого | Закон України від 17.04.1991 № 962- XII «Про реабілітацію жертв політичних репресій на Україні» | п.11, ст.6 |
| 19. Постраждалі учасники Революції Гідності | | Посвідчення "Постраждалий учасник Революції Гідності" | Закон України від 14.11.2017 № 2203-VIII «Про внесення змін до Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» | п.7, ч.1, ст.12 |
| 19.1   Постраждалі учасники Революції гідності | | В період до видачі відповідного посвідчення пільги передбачені статтею 12 Закону України  «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», надаються на підставі довідки, виданої структурними підрозділами соціального захисту населення районних, районних у містах Києва та Севастополі державних адміністрацій, виконавчими органами міських рад за місцем проживання | Розділ II, прикінцеві положення |

2.3. Публічно-правові умови здійснення внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі

Проект Закону України Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу

І. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Законі України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273 із наступними змінами):

1) у частині першій статті 1:

абзац дев’ятнадцятий викласти в такій редакції:

«автомобільний перевізник — суб’єкт господарювання, що здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами;» абзаци двадцять шостий і п’ятдесят перший виключити; у абзаці тридцять восьмому слово «юридична» замінити словами «суб’єкт господарювання»; у абзаці п’ятдесят дев’ятому слова «за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень» виключити.

абзац шістдесятий викласти в такій редакції:

«регулярні спеціальні пасажирські перевезення - перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств між роботою і домом, школярів і студентів до та з навчальних закладів) на автобусному маршруті за умовами, визначеними замовником цих перевезень»;

абзац тридцять п’ятий викласти в такій редакції: «замовник транспортних послуг – суб’єкт господарювання або фізична особа, які замовляють транспортні послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів;»;

доповнити згідно алфавітного порядку абзацами такого змісту:

«Державний реєстр автомобільних перевізників — автоматизована система збирання, накопичення, обліку та надання інформації про автомобільних перевізників, які мають ліцензію на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом; бездоганна ділова репутація автомобільного перевізника - сукупність підтвердженої інформації про автомобільного перевізника та менеджера (управителя), що дає змогу зробити висновок про відповідність організації перевезень вимогам законодавства; громадські послуги з перевезення пасажирів – суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, за надання яких передбачається оплата автомобільному перевізнику (далі – перевізник) з боку організатора перевезень та які враховуючи власний комерційний інтерес, перевізник не надавав би за відсутності оплати за надання таких послуг від організатора перевезень; належний фінансовий стан — стала ліквідність, платоспроможність та фінансова стійкість автомобільного перевізника, яка забезпечена власними основними засобами, оборотними та фінансовими активами або гарантіями страхування професійної відповідальності; менеджер (управитель) з перевезень — особа, яка має чинне свідоцтво професійної компетентності та призначається на підприємстві, в установі, організації або фізичною особою - підприємцем, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом; персональний кабінет автомобільного перевізника (далі – персональний кабінет) – особиста сторінка в мережі Інтернет (веб-сайт центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на наземному транспорті) автомобільного перевізника, на порталі електронних сервісів, призначена для подання документів в електронній формі з метою отримання ліцензії, внесення змін до ліцензійної справи, безоплатного доступу юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців до відомостей про результати розгляду цих документів, документів, що містяться в ліцензійній справі таких осіб в електронній формі, та відомостей про цих осіб, які є актуальними на момент запиту або на визначену дату; комерційні послуги з перевезення пасажирів - послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються перевізником з власної ініціативи на запропонованому ним автобусному маршруті, за надання яких не передбачається оплата з боку організатора перевезень; свідоцтво професійної компетентності — документ установленого зразка, що засвідчує компетентність менеджерів (управителів) з перевезень, діяльність яких пов’язана з наданням послуг автомобільним транспортом; спеціальне навчання керівників, менеджерів (управителів) з перевезень — спеціальне навчання, що проводиться з метою поглиблення раніше здобутих знань, удосконалення умінь та навичок менеджерів (управителів) з перевезень, вивчення ними вимог актів законодавства та нормативних документів у сфері надання послуг з перевезень пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, з питань організації та безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки відповідно до визначеного напряму їх діяльності;»;

2) у статті 6:

частину третю доповнити новими абзацами такого змісту: «установлює порядок спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень та перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень; визначає та координує роботи центрів спеціального навчання та органів, уповноважених проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень; забезпечує ведення електронної бази даних про центри спеціального навчання та органи, уповноважені проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень;»;

у частині сьомій:

доповнити новими абзацами такого змісту: «здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом; ведення Державного реєстру автомобільних перевізників; прийняття рішення про втрату або непорушність бездоганної ділової репутації; ведення електронної бази даних про осіб, що пройшли спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень.»; абзаци п’ятий – восьмий, одинадцятий та чотирнадцятий виключити;

3) у частині першій статті 7:

у абзаці першому слова «Забезпечення організації» замінити словом «Організація»; абзаци п'ятий – шостий виключити;

4) статтю 9 викласти в такій редакції:

«Стаття 9. Особливості ліцензування на автомобільному транспорті

Допуск автомобільних перевізників до ринку надання транспортних послуг здійснюється на підставі ліцензії. Ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом здійснюється відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» з урахуванням особливостей, визначених цим Законом.

Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на забезпечення якості та безпеки перевезень, створення рівних умов доступу до ринку.

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є: допуск автомобільних перевізників до ринку транспортних послуг за умови виконання принципів бездоганної ділової репутації, професійної компетентності та забезпечення належного фінансового стану; створення конкурентного середовища на ринку послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом та підвищення конкурентоспроможності національних перевізників; захист прав споживачів транспортних послуг, пасажирів, вантажовласників; забезпечення соціального захисту інвалідів та умов для реалізації їх прав нарівні з іншими громадянами; забезпечення використання безпечних за конструкцією та технічним станом транспортних засобів, що відповідають виду послуги та забезпечують комфортні умови праці водіїв і поїздки пасажирів.

Господарська діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом може провадитись за такими видами: внутрішні перевезення пасажирів автобусами; внутрішні перевезення пасажирів на таксі; внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення; внутрішні перевезення вантажів вантажними автомобілями; міжнародні перевезення пасажирів автобусами; міжнародні перевезення пасажирів на таксі міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення; міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями.

Строк дії ліцензії на провадження господарської діяльності з міжнародних перевезень пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом становить 10 років. Для подовження строку дії такої ліцензії автомобільний перевізник звертається до органу ліцензування у порядку, встановленому для отримання ліцензії.

До автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення вантажів транспортними засобами, маса яких з вантажем не перевищує 3,5 тони; транспортними засобами з максимально дозволеною швидкістю, яка не перевищує 40 км/год, вимоги стосовно отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, а також дотримання принципів бездоганної ділової репутації, професійної компетентності, належного фінансового стану під час провадження діяльності не застосовуються.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, крім вимог, установлених пунктами 1 — 3, 5 частини дев’ятої статті 9 Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності”, включають вимоги до: бездоганної ділової репутації; належного фінансового стану; професійної компетентності наявності службового приміщення на території України, у якому зберігаються документи стосовно організації та умов провадження діяльності.

Для отримання ліцензії автомобільний перевізник повинен бути резидентом України, відповідати вимогам ліцензійних умов та мати хоча б один транспортний засіб у власності або такий, що використовується на інших законних підставах. Конструкція транспортного засобу має відповідати виду здійснюваних перевезень.

Автомобільний перевізник може подати документи, подання яких передбачено органу ліцензування в електронному вигляді через персональний кабінет.

Рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії на підставі невідповідності автомобільного перевізника встановленим вимогам орган ліцензування приймає протягом тридцяти робочих днів з дня надходження заяви, а про залишення заяви про отримання ліцензії без розгляду – протягом десяти робочих днів з дня надходження заяви.

Протягом наступного робочого дня після дня прийняття рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії інформація, надана здобувачем ліцензії, вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників та передається до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань у порядку, визначеному Міністерством юстиції.

До Державного реєстру автомобільних перевізників вноситься така інформація: найменування автомобільного перевізника, реєстраційний номер юридичної особи чи фізичної особи – підприємця, реєстраційний номер облікової картки платника податків та правова форма; адреси місцезнаходження службового приміщення прізвище, ім’я та по батькові менеджера (управителя) з перевезень, інформація про втрату або відновлення бездоганної ділової репутації, а також застосовані відновлювальні заходи номер запису в Державному реєстрі автомобільних перевізників про видачу ліцензії, вид господарської діяльності, на провадження якого видано ліцензію, чинність ліцензії; дані про категорію, тип, марку, модель, номерні знаки, ідентифікаційний номер (VIN) транспортних засобів, що використовуються за ліцензією (крім причепів та напівпричепів); відомості про страхування професійної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю пасажирів та третіх осіб; дані про вироки, штрафи та порушення законодавства, вчинені автомобільним перевізником, його персоналом та водіями в процесі їх діяльності.

Порядок ведення та користування відомостями Державного реєстру автомобільних перевізників та персональним кабінетом автомобільного перевізника встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Внесення (коригування) відомостей автомобільним перевізником до Державного реєстру автомобільних перевізників має бути забезпечено в електронному вигляді через персональний кабінет із застосуванням електронного цифрового підпису.

Використання транспортного засобу для провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів, інформація про який не внесена до Державного реєстру автомобільних перевізників, заборонено. Транспортний засіб, що використовується для провадження господарської діяльності, не може використовуватися декількома ліцензіатами.

Автомобільний перевізник може звернутися до органу ліцензування із заявою про видачу копії ліцензії на паперовому носії на кожний транспортний засіб, заявлений для провадження господарської діяльності. Під час здійснення міжнародних перевезень копія ліцензії на паперовому носії зберігається у транспортному засобі ліцензіата.

Для цілей цього Закону та Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності” орган ліцензування користується відомостями реєстрів, які ведуть центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову політику, центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну правову політику, центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України.»;

5) доповнити статтею 91 такого змісту:

«Стаття 9-1. Особливості контролю за додержанням вимог ліцензійних умов

Нагляд (контроль) за додержанням автомобільними перевізниками вимог ліцензійних умов здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про основні засади нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» з урахуванням особливостей, визначених цим Законом. Планові перевірки додержання вимог ліцензійних умов у сфері автомобільного транспорту не проводяться.

Інформація про порушення, вчінені автомобільним перевізником, його персоналом під час провадження діяльності, за скоєння яких накладено адміністративні або адміністративно-господарські штрафи, рішення щодо яких набуло законної сили, вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників. Орган ліцензування отримує таку інформацію від центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову політику, центрального органу виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, центрального органу виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну правову політику, центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України, і територіальних органів таких центральних органів виконавчої влади. Порядок доступу та обміну інформацією про основні параметри діяльності автомобільного перевізника затверджує Кабінет Міністрів України.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, є національним контактним центром, відповідальним за обмін інформацією про вироки, штрафи, накладені на автомобільного перевізника, його персонал, та про порушення, встановлені в ході заходів державного нагляду (контролю), здійснених контролюючими органами держав-членів ЄС.

За інформацією з Державного реєстру автомобільних перевізників про порушення, скоєні протягом календарного року, орган ліцензування розподіляє автомобільних перевізників за низьким, середнім та високим ступенем ризику їх діяльності. Кабінет Міністрів України встановлює критерії розподілу автомобільних перевізників за ступенем ризику їх діяльності, які включають перелік категорій, типів, ступеня тяжкості та граничної частоти виникнення порушень.

Про досягнення високого ступеня ризику діяльності орган ліцензування інформує автомобільного перевізника та призначає проведення позапланової перевірки додержання вимог ліцензійних умов. За результатами такої перевірки орган ліцензування встановлює граничний строк для усунення автомобільним перевізником виявлених порушень:

шість місяців – якщо, за рішенням органу ліцензування автомобільний перевізник для виправлення виявлених порушень повинен довести, що він має постійне місце заснування та/або довести, що він виконує вимоги щодо належного фінансового стану, придатності транспортних засобів до експлуатації;

шість місяців – якщо потрібно прийняти на роботу іншого менеджера (управителя) з перевезень, через те що менеджер (управитель) з перевезень не відповідає вимогам бездоганної ділової репутації чи професійної компетенції, з можливістю продовження цього строку ще на три місяці у разі смерті менеджера (управителя) з перевезень;

три місяці – якщо потрібно провести позапланове спеціальне навчання відповідно до статті 342 цього Закону за для відновлення відповідності вимогам бездоганної ділової репутації менеджера (управителя) з перевезень;

один місяць – якщо при непорушності бездоганної ділової репутації менеджера (управителя) з перевезень виявлено наявності організаційні порушення діяльності автомобільного перевізника.

Згідно з розпорядженням про усунення порушень вимог ліцензійних умов автомобільний перевізник, приводить свою діяльність у відповідність із вимогами ліцензійних умов та сплачує усі адміністративні й адміністративно-господарські штрафи накладені на нього і його персонал. Протягом десяти робочих днів після закінчення граничного строку усунення порушень автомобільний перевізник повідомляє орган ліцензування про виконання такого розпорядження.

На підставі інформації автомобільного перевізника про виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов орган ліцензування знижує рівень ризику його діяльності. За таких умов адміністративні та адміністративно-господарські штрафи, сплачені автомобільним перевізником на виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, під час розподілу автомобільних перевізників за ступенем ризику їх діяльності не враховуються.

У разі якщо автомобільний перевізник не виконав вимоги стосовно усунення порушень, встановлено факт подання недостовірної інформації стосовно проведених відновлювальних заходів або не повідомлено у встановлений строк про усунення порушень, орган ліцензування проводить позапланову перевірку виконання розпорядження.

Автомобільний перевізник, ліцензію якого анульовано за результатами перевірки виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, набуває право на отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом не раніше ніж через шість місяців після анулювання ліцензії.

Інформація про втрату або відновлення бездоганної ділової репутації, встановлення строку для усунення порушень автомобільним перевізником та анулювання ліцензії вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників.

Автомобільні перевізники, керівники та/або менеджери (управителі) з перевезень у встановленому законодавством порядку мають право оскаржити рішення органу ліцензування.»;

6) статтю 11 викласти в такій редакції:

«Стаття 11. Суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів автомобільного транспорту

Закупівля суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів здійснюється щляхом організації громадських послуг з перевезення пасажирів відповідно до законодавства про здійснення публічні державних закупівлі.

Суспільно важливими послугами з перевезення пасажирів є послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування які організовують відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, на яких покладено організацію пасажирських перевезень, згідно умов перевезень та обґрунтованою сумою оплати перевізнику за надання таких послуг.

Перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування під час надання суспільно важливих послуг здійснюють автомобільні перевізники за наявності оплати таких послуг відповідними організаторами перевезень.»;

7) у частинах п’ятій – шостій статті 14 слова «і паспорти» виключити;

8) частину другу статті 29 викласти в такій редакції:

«Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані здійснити оплату перевізникам за надані суспільно важливі послуги.»;

9) у статті 31:

у назві, частині першій та другій слово «здійснює» замінити словами «надає комерційні послуги»; у частині першій слова «розмір компенсації витрат автомобільного перевізника внаслідок перевезення пільгових пасажирів та регулювання тарифів, механізм їх виплати» виключити; частину четверту виключити;

10) доповнити статтею 311 такого змісту: «Стаття 311. Відносини автомобільного перевізника, що надає громадські послуги з перевезення пасажирів, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Відносини автомобільного перевізника, що надає громадські послуги з перевезення пасажирів, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію громадських пасажирських перевезень, у якому встановлюється: права та обов’язки автомобільних перевізників з надання громадських послуг, параметри, на основі яких розраховується сума та порядок оплати з надання таких послуг.»;

11) у статті 34:

у частині першій: абзац шостий виключити;

доповнити абзацами такого змісту: «підтримувати належний фінансовий стан для забезпечення своїх господарських зобов’язань та професійної відповідальності; забезпечувати наявність менеджера (управителя) з перевезень, що відповідає умовам бездоганної ділової репутації та професійної компетентності; мати службове приміщення на території України, у якому зберігаються документи стосовно організації та умов провадження діяльності, а саме: кадрові документи персоналу автомобільного перевізника, у тому числі стосовно освітньо-кваліфікаційного рівня, стану здоров’я тощо; реєстраційні документи на транспортні засоби та документи, що підтверджують забезпечення їх належного технічного стану; документи про діяльність менеджера (управителя) з перевезень; документи про дотримання правил, умов та стандартів надання послуг автомобільним транспортом.»; частину другу викласти в такій редакції:

«Автомобільний перевізник зобов’язаний надавати безперешкодний доступ до службового приміщення та документів, які зберігаються у такому приміщенні, особам, уповноваженим на здійснення заходів державного нагляду (контролю).»;

12) доповнити статтями 341 – 344такого змісту:

«Стаття 341. Умови бездоганної ділової репутації

Автомобільний перевізник, що надає послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, забезпечує умови бездоганної ділової репутації.

Орган ліцензування за результатами позапланової перевірки додержання вимог ліцензійних умов приймає рішення про втрату або непорушність бездоганної ділової репутації.

У разі втрати бездоганної ділової репутації орган ліцензування анулює свідоцтво професійної компетентності власника, керівника автомобільного перевізника, менеджера (управителя) з перевезень.

Кабінет Міністрів України встановлює підстави втрати бездоганної ділової репутації залежно від ступеня тяжкості, типу, та граничної частоти виникнення порушень у співвідношенням з кількістю транспортних засобів, заявлених автомобільним перевізником.

Особи, свідоцтва професійної компетентності яких були анульовані, набувають право на їх відновлення після проходження позачергового спеціального навчання та складання іспитів.

Бездоганна ділова репутація вважається відновленою за умови, що менеджер (управитель) з перевезень пройшов позачергове спеціальне навчання та отримав свідоцтво професійної компетентності або автомобільний перевізник прийняв на роботу іншого менеджера (управителя) з перевезень, який відповідає вимогам бездоганної ділової репутації чи професійної компетентності.

У разі загрози втрати бездоганної ділової репутації автомобільний перевізник або менеджер (управитель) з перевезень за умови сплати усіх адміністративних та адміністративно-господарських штрафів, накладених на автомобільного перевізника та його персонал, може вжити таких відновлювальних заходів: позапланове спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень та складання іспитів відповідно до статті 342 цього Закону; позапланова перевірка ліцензіата з його ініціативи.

Рівень впливу відновлювальних заходів на непорушність бездоганної ділової репутації та на розподіл автомобільних перевізників за ступенем ризику провадження господарської діяльності визначає Кабінет Міністрів України.

Стаття 342. Вимоги до професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень

Менеджером (управителем) з перевезень, керівником автомобільного перевізника не може бути особа, засуджена за злочини у сфері службової діяльності та професійної відповідальності, пов’язаної з наданням публічних послуг; обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів; проти безпеки руху та експлуатації транспорту; недоторканності державних кордонів; проти власності; у сфері господарської діяльності; проти безпеки виробництва, судимість якої не знята або не погашена в установленому законом порядку.

Менеджер (управитель) з перевезень повинен: мати бездоганну ділову репутацію та необхідну професійну компетентність; фактично керувати діяльністю підприємства з перевезень; працювати на законних підставах в автомобільного перевізника чи бути керівником або власником автомобільного перевізника.

Менеджер (управитель) з перевезень може бути залученою за договором фізичною особою та здійснювати управління перевезеннями на підставі договорів.

Менеджер (управитель) з перевезень може здійснювати управління не більш як чотирма автомобільними перевізниками, з максимальною загальна кількість рухомого складу яких не перевищує 50 транспортних засобів.

Менеджер (управитель) з перевезень відповідає за виконання таких обов’язків: виконання кадрових вимог до персоналу; забезпечення придатності транспортних засобів до експлуатації; забезпечення водіїв та персоналу необхідними для виконання перевезень документами; дотримання відповідності укладених договорів умовам організації перевезень; дотримання правил перевезень пасажирів та/або вантажів, умов ліцензування; забезпечення виконання вимог щодо безпеки дорожнього руху та охорони праці; виконання автомобільним перевізником організаційних вимог до провадження діяльності.

Менеджер (управитель) з перевезень повинен діяти виключно в інтересах автомобільного перевізника та виконувати свої обов’язки незалежно від впливу з боку осіб або підприємств, що замовляють послуги з перевезення.

Рівень професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень підтверджується шляхом складання письмового іспиту.

Свідоцтво професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень видається керівнику, фізичній особі – підприємцю без складення іспиту в разі наявності в нього досвіду роботи керівником автомобільного перевізника протягом десяти років до дня набуття чинності цим Законом.

Менеджер (управитель) з перевезень може бути звільнений від складання іспитів з навчальних дисциплін, задовільне знання яких підтверджено документом про професійно-технічну або вищу освіту.

Свідоцтво професійної компетентності є персоніфікованим документом.

Строк дії свідоцтва професійної компетентності для менеджерів (управителів) з перевезень становить десять років з дати його видачі.

Якщо менеджер (управитель) з перевезень фактично не керував перевезеннями протягом останніх п’яти років, його свідоцтво професійної компетентності втрачає чинність.

Стаття 343. Вимоги щодо підтвердження належного фінансового стану

Автомобільний перевізник, що надає послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, постійно забезпечує виконання вимог щодо належного фінансового стану. Для забезпечення належного фінансового стану юридична особа надає за останній звітний рік фінансову звітність, а фізична особа – підприємець — податкову звітність або документи, що підтверджують наявність основних засобів, доходу, оборотних та фінансових активів на загальну суму не менш як: на внутрішніх перевезеннях одна тисяча п’ятсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісімсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу; на міжнародних перевезеннях п’ятнадцять тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісім тисяч п'ятсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу.

Автомобільний перевізник може підтвердити свій фінансовий стан за допомогою страхування професійної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю пасажирів та третіх осіб.

Стаття 344. Порядок визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань

Центром спеціального навчання та (або) органом, уповноваженим проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень, може бути визначено суб’єкта господарювання незалежно від організаційно-правової форми та форми власності.

Суб’єкт господарювання, який бажає бути визначеним як центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, повинен мати: матеріально-технічну базу, що використовуватиметься для забезпечення проведення спеціального навчання та (або) складання іспитів; прийнятий на роботу викладацький склад, що відповідає освітнім вимогам, рівню кваліфікації та має досвід професійної діяльності у галузі автомобільного транспорту.

Центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, розробляє та затверджує порядок проведення спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень та складання ними іспитів з перевірки їх знань.

Визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, на безоплатній основі.

Порядок призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення центрів, що здійснюють спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень, вимоги до таких центрів, порядок проведення навчання, перевірки знань та форми свідоцтва професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.»;

13) у статті 37:

у частині першій: слова «Пільгові перевезення пасажирів» замінити словами «Перевезення пільгових категорій громадян»; слово «забезпечують» замінити словом «здійснюють»; слово «здійснюють» замінити словом «виконують»; частину четверту виключити;

14) у статті 39: у абзаці другому частини другої та абзаці другому частини третьої слова та знак «паспорт маршруту,» виключити; у абзаці третьому частини другої слова та знак «квитково-касовий лист,» виключити; у абзаці третьому частини четвертої слова та знак «документ, що засвідчує оплату транспортних послуг,» виключити;

15) статтю 43 викласти в такій редакції: «Стаття 43. Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування

Визначення автомобільного перевізника для надання громадських послуг з пасажирських перевезень здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі».

Порядок замовлення громадських послуг з пасажирських перевезень визначає Кабінет Міністрів України.

Визначення автомобільного перевізника для надання комерційних послуг з пасажирських перевезень здійснюються за заявою перевізника у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України.

Під час організації надання громадських та/або комерційних послуг з пасажирських перевезень договір (дозвіл) з автомобільним перевізником на автобусному маршруті загального користування органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (надають) строком десять років.

Підставою для відхилення заяви та або прийняття рішення організатором перевезень про відкриття автобусного маршруту не може бути той факт, що даний автобусний маршрут обслуговується іншим перевізником.»;

16) статті 44 – 46 виключити

2. У частині першій статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2015 р., № 23, ст. 158; 2016 р., № 4, ст. 40):

пункт 24 викласти в такій редакції: «24) надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, залізничним, повітряним транспортом, перевезення пасажирів;»;

доповнити новим пунктом 241) такого змісту: «241) надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом;».

2.4. Шляхи вдосконалення механізму публічно-правового регулювання внутрішніх пасажирських перевезень маршрутними таксі

Порівняльна таблиця до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу»

|  |  |
| --- | --- |
| Зміст положення чинного законодавства | Зміст положення проекту |
| Закон України «Про автомобільний транспорт»  (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273 із наступними змінами) | |
| Стаття 1. Визначення основних термінів  У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:  автомобільний перевізник — фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами;  внутрішні перевезення – перевезення пасажирів і вантажів між населеними пунктами, розташованими на території однієї держави;  паспорт маршруту - документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо;  регулярні пасажирські перевезення - перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування ~~за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого  самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень;~~  регулярні спеціальні пасажирські перевезення - перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, ~~туристів, екскурсантів та інших~~) на автобусному маршруті за умовами, визначеними ~~паспортом маршруту, затвердженим  в установленому порядку~~ замовником ~~транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень;~~  Відсутня  …  Відсутня  Відсутня  ….  Відсутня  замовник транспортних послуг – ~~юридична~~ або фізична особа, які замовляють транспортні послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів;  Відсутня  Відсутня | Стаття 1. Визначення основних термінів  У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:  автомобільний перевізник — суб’єкт господарювання, що здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами;  Виключити  Виключити  регулярні пасажирські перевезення - перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування;  регулярні спеціальні пасажирські перевезення - перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств між роботою і домом, школярів і студентів до та з навчальних закладів) на автобусному маршруті за умовами, визначеними замовником цих перевезень;  Державний реєстр автомобільних перевізників — автоматизована система збирання, накопичення, обліку та надання інформації про автомобільних перевізників, які мають ліцензію на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом;  бездоганна ділова репутація автомобільного перевізника - сукупність підтвердженої інформації про автомобільного перевізника та менеджера (управителя), що дає змогу зробити висновок про відповідність організації перевезень вимогам законодавства;  громадські послуги з перевезення пасажирів – суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, за надання яких передбачається оплата автомобільному перевізнику (далі – перевізник) з боку організатора перевезень та які враховуючи власний комерційний інтерес, перевізник не надавав би за відсутності оплати за надання таких послуг від організатора перевезень;  належний фінансовий стан — стала ліквідність, платоспроможність та фінансова стійкість автомобільного перевізника, яка забезпечена власними основними засобами, оборотними та фінансовими активами або гарантіями страхування професійної відповідальності;  замовник транспортних послуг – суб’єкт господарювання або фізична особа, які замовляють транспортні послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів;  менеджер (управитель) з перевезень — особа, яка має чинне свідоцтво професійної компетентності та призначається на підприємстві, в установі, організації або фізичною особою - підприємцем, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом;  персональний кабінет автомобільного перевізника (далі – персональний кабінет) – особиста сторінка в мережі Інтернет (веб-сайт центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на наземному транспорті) автомобільного перевізника, на порталі електронних сервісів, призначена для подання документів в електронній формі з метою отримання ліцензії, внесення змін до ліцензійної справи, безоплатного доступу юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців до відомостей про результати розгляду цих документів, документів, що містяться в ліцензійній справі таких осіб в електронній формі, та відомостей про цих осіб, які є актуальними на момент запиту або на визначену дату;  комерційні послуги з перевезення пасажирів - послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються перевізником з власної ініціативи на запропонованому ним автобусному маршруті, за надання яких не передбачається оплата з боку організатора перевезень;  свідоцтво професійної компетентності — документ установленого зразка, що засвідчує компетентність менеджерів (управителів) з перевезень, діяльність яких пов’язана з наданням послуг автомобільним транспортом;  спеціальне навчання керівників, менеджерів (управителів) з перевезень — спеціальне навчання, що проводиться з метою поглиблення раніше здобутих знань, удосконалення умінь та навичок менеджерів (управителів) з перевезень, вивчення ними вимог актів законодавства та нормативних документів у сфері надання послуг з перевезень пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, з питань організації та безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки відповідно до визначеного напряму їх діяльності; |
|  | Стаття 6. Система органів державного регулювання та контролю  Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політики у сфері транспорту:  установлює порядок спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень та перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень;  визначає та координує роботи центрів спеціального навчання та органів, уповноважених проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень;  забезпечує ведення електронної бази даних про центри спеціального навчання та органи, уповноважені проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень;  Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснює :  здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом;  ведення Державного реєстру автомобільних перевізників;  прийняття рішення про втрату або непорушність бездоганної ділової репутації;  ведення електронної бази даних про осіб, що пройшли спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень.  Виключити  Виключити |
| Стаття 7. Організація пасажирських перевезень органами   виконавчої влади та органами місцевого   самоврядування   Забезпечення організації пасажирських перевезень покладається:  на міжнародних автобусних маршрутах загального користування – на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;  на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласні маршрути), - на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;  на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області (внутрішньообласні маршрути), - на Раду  міністрів Автономної Республіки Крим або обласні державні адміністрації;  на приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі району, - на районні державні адміністрації;  на автобусному маршруті загального користування прямого сполучення місто Київ - міжнародний аеропорт "Бориспіль" – на Київську міську державну адміністрацію;  на міських автобусних маршрутах загального користування – на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. | Стаття 7. Організація пасажирських перевезень органами   виконавчої влади та органами місцевого   самоврядування   Організація пасажирських перевезень покладається:  на міжнародних автобусних маршрутах загального користування – на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;  на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласні маршрути), - на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;  на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області (внутрішньообласні маршрути), - на Раду  міністрів Автономної Республіки Крим або обласні державні адміністрації;  Виключити  Виключити    на міських автобусних маршрутах загального користування – на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. |
| Стаття 9. Особливості ліцензування на автомобільному транспорті  ~~Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.~~  ~~Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:~~  ~~сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг;~~  ~~підвищення ефективності використання транспортних засобів;~~  ~~створення конкурентного середовища;~~  ~~захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;~~  ~~забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування;~~  ~~забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;~~  ~~забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування.~~  ~~Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів на такі види робіт~~~~:~~  ~~надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;~~  ~~надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;~~  ~~надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;~~  ~~надання послуг з внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;~~  ~~надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами;~~  ~~надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі;~~  ~~надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;~~  ~~надання послуг з міжнародних перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.~~  ~~Ліцензія на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи небезпечних вантажів надає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.~~ | Стаття 9. Особливості ліцензування на автомобільному транспорті  Допуск автомобільних перевізників до ринку надання транспортних послуг здійснюється на підставі ліцензії. Ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом здійснюється відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» з урахуванням особливостей, визначених цим Законом.  Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на забезпечення якості та безпеки перевезень, створення рівних умов доступу до ринку.  Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:  допуск автомобільних перевізників до ринку транспортних послуг за умови виконання принципів бездоганної ділової репутації, професійної компетентності та забезпечення належного фінансового стану;  створення конкурентного середовища на ринку послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом та підвищення конкурентоспроможності національних перевізників;  захист прав споживачів транспортних послуг, пасажирів, вантажовласників;  забезпечення соціального захисту інвалідів та умов для реалізації їх прав нарівні з іншими громадянами;  забезпечення використання безпечних за конструкцією та технічним станом транспортних засобів, що відповідають виду послуги та забезпечують комфортні умови праці водіїв і поїздки пасажирів.  Господарська діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом може провадитись за такими видами:  внутрішні перевезення пасажирів автобусами;  внутрішні перевезення пасажирів на таксі;  внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення;  внутрішні перевезення вантажів вантажними автомобілями;  міжнародні перевезення пасажирів автобусами;  міжнародні перевезення пасажирів на таксі;  міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення;  міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями.  Строк дії ліцензії на провадження господарської діяльності з міжнародних перевезень пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом становить 10 років. Для подовження строку дії такої ліцензії автомобільний перевізник звертається до органу ліцензування у порядку, встановленому для отримання ліцензії.  До автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення вантажів транспортними засобами, маса яких з вантажем не перевищує 3,5 тони; транспортними засобами з максимально дозволеною швидкістю, яка не перевищує 40 км/год, вимоги стосовно отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, а також дотримання принципів бездоганної ділової репутації, професійної компетентності, належного фінансового стану під час провадження діяльності не застосовуються.  Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, крім вимог, установлених пунктами 1 — 3, 5 частини дев’ятої статті 9 Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності”, включають вимоги до:  бездоганної ділової репутації;  належного фінансового стану;  професійної компетентності;  наявності службового приміщення на території України, у якому зберігаються документи стосовно організації та умов провадження діяльності.  Для отримання ліцензії автомобільний перевізник повинен бути резидентом України, відповідати вимогам ліцензійних умов та мати хоча б один транспортний засіб у власності або такий, що використовується на інших законних підставах. Конструкція транспортного засобу має відповідати виду здійснюваних перевезень.  Автомобільний перевізник може подати документи, подання яких передбачено органу ліцензування в електронному вигляді через персональний кабінет.  Рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії на підставі невідповідності автомобільного перевізника встановленим вимогам орган ліцензування приймає протягом тридцяти робочих днів з дня надходження заяви, а про залишення заяви про отримання ліцензії без розгляду – протягом десяти робочих днів з дня надходження заяви.  Протягом наступного робочого дня після дня прийняття рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії інформація, надана здобувачем ліцензії, вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників та передається до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань у порядку, визначеному Міністерством юстиції.  До Державного реєстру автомобільних перевізників вноситься така інформація:  найменування автомобільного перевізника, реєстраційний номер юридичної особи чи фізичної особи – підприємця, реєстраційний номер облікової картки платника податків та правова форма;  адреси місцезнаходження службового приміщення;  прізвище, ім’я та по батькові менеджера (управителя) з перевезень, інформація про втрату або відновлення бездоганної ділової репутації, а також застосовані відновлювальні заходи;  номер запису в Державному реєстрі автомобільних перевізників про видачу ліцензії, вид господарської діяльності, на провадження якого видано ліцензію, чинність ліцензії;  дані про категорію, тип, марку, модель, номерні знаки, ідентифікаційний номер (VIN) транспортних засобів, що використовуються за ліцензією (крім причепів та напівпричепів);  відомості про страхування професійної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю пасажирів та третіх осіб;  дані про вироки, штрафи та порушення законодавства, вчинені автомобільним перевізником, його персоналом та водіями в процесі їх діяльності.  Порядок ведення та користування відомостями Державного реєстру автомобільних перевізників та персональним кабінетом автомобільного перевізника встановлюється Кабінетом Міністрів України.  Внесення (коригування) відомостей автомобільним перевізником до Державного реєстру автомобільних перевізників має бути забезпечено в електронному вигляді через персональний кабінет із застосуванням електронного цифрового підпису.  Використання транспортного засобу для провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів, інформація про який не внесена до Державного реєстру автомобільних перевізників, заборонено. Транспортний засіб, що використовується для провадження господарської діяльності, не може використовуватися декількома ліцензіатами.  Автомобільний перевізник може звернутися до органу ліцензування із заявою про видачу копії ліцензії на паперовому носії на кожний транспортний засіб, заявлений для провадження господарської діяльності. Під час здійснення міжнародних перевезень копія ліцензії на паперовому носії зберігається у транспортному засобі ліцензіата.  Для цілей цього Закону та Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності” орган ліцензування користується відомостями реєстрів, які ведуть центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову політику, центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну правову політику, центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України. |
| Стаття 91. Особливості контролю за додержанням вимог ліцензійних умов  Відсутня | Стаття 91. Особливості контролю за додержанням вимог ліцензійних умов  Нагляд (контроль) за додержанням автомобільними перевізниками вимог ліцензійних умов здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про основні засади нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» з урахуванням особливостей, визначених цим Законом. Планові перевірки додержання вимог ліцензійних умов у сфері автомобільного транспорту не проводяться.  Інформація про порушення, вчінені автомобільним перевізником, його персоналом під час провадження діяльності, за скоєння яких накладено адміністративні або адміністративно-господарські штрафи, рішення щодо яких набуло законної сили, вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників. Орган ліцензування отримує таку інформацію від центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову політику, центрального органу виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, центрального органу виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну правову політику, центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України, і територіальних органів таких центральних органів виконавчої влади. Порядок доступу та обміну інформацією про основні параметри діяльності автомобільного перевізника затверджує Кабінет Міністрів України.  Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, є національним контактним центром, відповідальним за обмін інформацією про вироки, штрафи, накладені на автомобільного перевізника, його персонал, та про порушення, встановлені в ході заходів державного нагляду (контролю), здійснених контролюючими органами держав-членів ЄС.  За інформацією з Державного реєстру автомобільних перевізників про порушення, скоєні протягом календарного року, орган ліцензування розподіляє автомобільних перевізників за низьким, середнім та високим ступенем ризику їх діяльності. Кабінет Міністрів України встановлює критерії розподілу автомобільних перевізників за ступенем ризику їх діяльності, які включають перелік категорій, типів, ступеня тяжкості та граничної частоти виникнення порушень.  Про досягнення високого ступеня ризику діяльності орган ліцензування інформує автомобільного перевізника та призначає проведення позапланової перевірки додержання вимог ліцензійних умов. За результатами такої перевірки орган ліцензування встановлює граничний строк для усунення автомобільним перевізником виявлених порушень*:*  шість місяців – якщо, за рішенням органу ліцензування автомобільний перевізник для виправлення виявлених порушень повинен довести, що він має постійне місце заснування та/або довести, що він виконує вимоги щодо належного фінансового стану, придатності транспортних засобів до експлуатації;  шість місяців – якщо потрібно прийняти на роботу іншого менеджера (управителя) з перевезень, через те що менеджер (управитель) з перевезень не відповідає вимогам бездоганної ділової репутації чи професійної компетенції, з можливістю продовження цього строку ще на три місяці у разі смерті менеджера (управителя) з перевезень;  три місяці – якщо потрібно провести позапланове спеціальне навчання відповідно до статті 342 цього Закону за для відновлення відповідності вимогам бездоганної ділової репутації менеджера (управителя) з перевезень;  один місяць – якщо при непорушності бездоганної ділової репутації менеджера (управителя) з перевезень виявлено наявності організаційні порушення діяльності автомобільного перевізника.  Згідно з розпорядженням про усунення порушень вимог ліцензійних умов автомобільний перевізник, приводить свою діяльність у відповідність із вимогами ліцензійних умов та сплачує усі адміністративні й адміністративно-господарські штрафи накладені на нього і його персонал. Протягом десяти робочих днів після закінчення граничного строку усунення порушень автомобільний перевізник повідомляє орган ліцензування про виконання такого розпорядження.  На підставі інформації автомобільного перевізника про виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов орган ліцензування знижує рівень ризику його діяльності. За таких умов адміністративні та адміністративно-господарські штрафи, сплачені автомобільним перевізником на виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, під час розподілу автомобільних перевізників за ступенем ризику їх діяльності не враховуються.  У разі якщо автомобільний перевізник не виконав вимоги стосовно усунення порушень, встановлено факт подання недостовірної інформації стосовно проведених відновлювальних заходів або не повідомлено у встановлений строк про усунення порушень, орган ліцензування проводить позапланову перевірку виконання розпорядження.  Автомобільний перевізник, ліцензію якого анульовано за результатами перевірки виконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, набуває право на отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом не раніше ніж через шість місяців після анулювання ліцензії.  Інформація про втрату або відновлення бездоганної ділової репутації, встановлення строку для усунення порушень автомобільним перевізником та анулювання ліцензії вноситься до Державного реєстру автомобільних перевізників.  Автомобільні перевізники, керівники та/або менеджери (управителі) з перевезень у встановленому законодавством порядку мають право оскаржити рішення органу ліцензування. |
| Стаття 11. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту  Надання ~~соціально~~ значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства ~~з питань поставки продукції для державних потреб.~~  ~~Соціально~~ значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними ~~уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.~~ | Стаття 11. Суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів автомобільного транспорту  Закупівля суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів здійснюється щляхом організації громадських послуг з перевезення пасажирів відповідно до законодавства про ~~здійснення~~ публічні ~~державних~~ закупівлі.  Суспільно важливими послугами з перевезення пасажирів є послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування які організовують відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, на яких покладено організацію пасажирських перевезень, згідно умов перевезень та обґрунтованою сумою оплати перевізнику за надання таких послуг.  Перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування під час надання суспільно важливих послуг здійснюють автомобільні перевізники за наявності оплати таких послуг відповідними організаторами перевезень. |
| Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту  Формування та ведення реєстру міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів), покладається на Верховну Раду Автономної Республіки Крим чи обласні держадміністрації, які затверджують мережу ~~і паспорти~~ міжміських та приміських автобусних маршрутів, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів).  Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу ~~і паспорти~~ міських автобусних маршрутів. | Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту  Формування та ведення реєстру міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів), покладається на Верховну Раду Автономної Республіки Крим чи обласні держадміністрації, які затверджують мережу міжміських та приміських автобусних маршрутів, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів).  Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу міських автобусних маршрутів. |
| Стаття 29. Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах  Автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах.  Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані ~~надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до закону.~~ | Стаття 29. Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах  Автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах.  Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані здійснити оплату перевізникам за надані суспільно важливі послуги. |
| Стаття 31. Відносини автомобільного перевізника, що ~~здійснює~~ перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування  Відносини автомобільного перевізника, що ~~здійсню~~є перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міських, приміських та міжміських, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування, у якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування, які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника, зобов'язання органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо облаштування маршруту, підтримки проїзної частини автомобільної дороги та під'їзних шляхів у належному стані (тільки для міських автобусних маршрутів), ~~розмір компенсації витрат автомобільного перевізника внаслідок перевезення пільгових пасажирів та регулювання тарифів, механізм їх виплати.~~  Відносини автомобільного перевізника, що ~~здійсн~~ює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування приміських та міжміських, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються дозволом органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на обслуговування автобусних маршрутів, у якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування (рейсів), які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника.  Форму дозволу, порядок його видачі та анулювання визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.  ~~У договір можуть бути включені інші питання за згодою сторін.~~ | Стаття 31. Відносини автомобільного перевізника, що надає комерційні послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування  Відносини автомобільного перевізника, що надає комерційні послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міських, приміських та міжміських, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування, у якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування, які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника, зобов’язання органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо облаштування маршруту, підтримки проїзної частини автомобільної дороги та під’їзних шляхів у належному стані (тільки для міських автобусних маршрутів).  Відносини автомобільного перевізника, що надає комерційні послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування приміських та міжміських, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються дозволом органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на обслуговування автобусних маршрутів, у якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування (рейсів), які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника.  Форму дозволу, порядок його видачі та анулювання визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. |
| Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника  Автомобільний перевізник повинен:  ………    Відсутня  організувати проведення періодичного навчання водіїв методам надання домедичної допомоги потерпілим від дорожньо-транспортних пригод;  Автомобільні перевізники з кількістю транспортних засобів десять і більше зобов'язані організовувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, у термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки - у термін один раз на три роки в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.  Відсутня | Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника  Автомобільний перевізник повинен:  підтримувати належний фінансовий стан для забезпечення своїх господарських зобов’язань та професійної відповідальності;  забезпечувати наявність менеджера (управителя) з перевезень, що відповідає умовам бездоганної ділової репутації та професійної компетентності;  мати службове приміщення на території України, у якому зберігаються документи стосовно організації та умов провадження діяльності, а саме:  кадрові документи персоналу автомобільного перевізника, у тому числі стосовно освітньо-кваліфікаційного рівня, стану здоров’я тощо;  реєстраційні документи на транспортні засоби та документи, що підтверджують забезпечення їх належного технічного стану;  документи про діяльність менеджера (управителя) з перевезень;  документи про дотримання правил, умов та стандартів надання послуг автомобільним транспортом.  Виключити  Виключити  Автомобільний перевізник зобов’язаний надавати безперешкодний доступ до службового приміщення та документів, які зберігаються у такому приміщенні, особам, уповноваженим на здійснення заходів державного нагляду (контролю). |
| Відсутня | Стаття 341. Умови бездоганної ділової репутації  Автомобільний перевізник, що надає послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, забезпечує умови бездоганної ділової репутації.  Орган ліцензування за результатами позапланової перевірки додержання вимог ліцензійних умов приймає рішення про втрату або непорушність бездоганної ділової репутації.  У разі втрати бездоганної ділової репутації орган ліцензування анулює свідоцтво професійної компетентності власника, керівника автомобільного перевізника, менеджера (управителя) з перевезень.  Кабінет Міністрів України встановлює підстави втрати бездоганної ділової репутації залежно від ступеня тяжкості, типу, та граничної частоти виникнення порушень у співвідношенням з кількістю транспортних засобів, заявлених автомобільним перевізником.  Особи, свідоцтва професійної компетентності яких були анульовані, набувають право на їх відновлення після проходження позачергового спеціального навчання та складання іспитів.  Бездоганна ділова репутація вважається відновленою за умови, що менеджер (управитель) з перевезень пройшов позачергове спеціальне навчання та отримав свідоцтво професійної компетентності або автомобільний перевізник прийняв на роботу іншого менеджера (управителя) з перевезень, який відповідає вимогам бездоганної ділової репутації чи професійної компетентності.  У разі загрози втрати бездоганної ділової репутації автомобільний перевізник або менеджер (управитель) з перевезень за умови сплати усіх адміністративних та адміністративно-господарських штрафів, накладених на автомобільного перевізника та його персонал, може вжити таких відновлювальних заходів:  позапланове спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень та складання іспитів відповідно до статті 342 цього Закону;  позапланова перевірка ліцензіата з його ініціативи.  Рівень впливу відновлювальних заходів на непорушність бездоганної ділової репутації та на розподіл автомобільних перевізників за ступенем ризику провадження господарської діяльності визначає Кабінет Міністрів України. |
| Відсутня | Стаття 342. Вимоги до професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень  Менеджером (управителем) з перевезень, керівником автомобільного перевізника не може бути особа, засуджена за злочини у сфері службової діяльності та професійної відповідальності, пов’язаної з наданням публічних послуг; обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів; проти безпеки руху та експлуатації транспорту; недоторканності державних кордонів; проти власності; у сфері господарської діяльності; проти безпеки виробництва, судимість якої не знята або не погашена в установленому законом порядку.  Менеджер (управитель) з перевезень повинен:  мати бездоганну ділову репутацію та необхідну професійну компетентність;  фактично керувати діяльністю підприємства з перевезень;  працювати на законних підставах в автомобільного перевізника чи бути керівником або власником автомобільного перевізника.  Менеджер (управитель) з перевезень може бути залученою за договором фізичною особою та здійснювати управління перевезеннями на підставі договорів.  Менеджер (управитель) з перевезень може здійснювати управління не більш як чотирма автомобільними перевізниками, з максимальною загальна кількість рухомого складу яких не перевищує 50 транспортних засобів.  Менеджер (управитель) з перевезень відповідає за виконання таких обов’язків:  виконання кадрових вимог до персоналу;  забезпечення придатності транспортних засобів до експлуатації;  забезпечення водіїв та персоналу необхідними для виконання перевезень документами;  дотримання відповідності укладених договорів умовам організації перевезень;  дотримання правил перевезень пасажирів та/або вантажів, умов ліцензування;  забезпечення виконання вимог щодо безпеки дорожнього руху та охорони праці;  виконання автомобільним перевізником організаційних вимог до провадження діяльності.  Менеджер (управитель) з перевезень повинен діяти виключно в інтересах автомобільного перевізника та виконувати свої обов’язки незалежно від впливу з боку осіб або підприємств, що замовляють послуги з перевезення.  Рівень професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень підтверджується шляхом складання письмового іспиту.  Свідоцтво професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень видається керівнику, фізичній особі – підприємцю без складення іспиту в разі наявності в нього досвіду роботи керівником автомобільного перевізника протягом десяти років до дня набуття чинності цим Законом.  Менеджер (управитель) з перевезень може бути звільнений від складання іспитів з навчальних дисциплін, задовільне знання яких підтверджено документом про професійно-технічну або вищу освіту.  Свідоцтво професійної компетентності є персоніфікованим документом.  Строк дії свідоцтва професійної компетентності для менеджерів (управителів) з перевезень становить десять років з дати його видачі.  Якщо менеджер (управитель) з перевезень фактично не керував перевезеннями протягом останніх п’яти років, його свідоцтво професійної компетентності втрачає чинність. |
| Відсутня | Стаття 343. Вимоги щодо підтвердження належного фінансового стану  Автомобільний перевізник, що надає послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, постійно забезпечує виконання вимог щодо належного фінансового стану. Для забезпечення належного фінансового стану юридична особа надає за останній звітний рік фінансову звітність, а фізична особа – підприємець — податкову звітність або документи, що підтверджують наявність основних засобів, доходу, оборотних та фінансових активів на загальну суму не менш як:  на внутрішніх перевезеннях ‑ одна тисяча п’ятсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісімсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу;  на міжнародних перевезеннях ‑ п’ятнадцять тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісім тисяч п'ятсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу.  Автомобільний перевізник може підтвердити свій фінансовий стан за допомогою страхування професійної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю пасажирів та третіх осіб. |
| Відсутня | Стаття 344. Порядок визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань  Центром спеціального навчання та (або) органом, уповноваженим проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень, може бути визначено суб’єкта господарювання незалежно від організаційно-правової форми та форми власності.  Суб’єкт господарювання, який бажає бути визначеним як центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, повинен мати: матеріально-технічну базу, що використовуватиметься для забезпечення проведення спеціального навчання та (або) складання іспитів; прийнятий на роботу викладацький склад, що відповідає освітнім вимогам, рівню кваліфікації та має досвід професійної діяльності у галузі автомобільного транспорту.  Центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, розробляє та затверджує порядок проведення спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень та складання ними іспитів з перевірки їх знань.  Визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, на безоплатній основі.  Порядок призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення центрів, що здійснюють спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень, вимоги до таких центрів, порядок проведення навчання, перевірки знань та форми свідоцтва професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. |
| Стаття 37. Пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом  Пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.  Автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовлятися від пільгового перевезення, крім випадків, передбачених законом.    Безпідставна відмова від пільгового перевезення тягне за собою відповідальність згідно із законом. | Стаття 37. Перевезення пільгових категорій громадян автомобільним транспортом  Перевезення пільгових категорій громадян, які відповідно до законодавства користуються такими правами, здійснюють автомобільні перевізники, які виконують перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.  Автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів під час надання комерційних та/або громадських послуг з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовляти у перевезені пільгових категорій громадян, крім випадків, передбачених цим законом. |
| Стаття 39. Документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення  Автомобільні перевізники, водії, пасажири повинні мати і пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.  Документи для регулярних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, договір із  органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування чи їх дозвіл, ~~паспорт маршруту~~, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  для водія автобуса - посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, ~~квитково-касовий лист~~, схема маршруту, розклад руху, таблиця вартості проїзду (крім міських перевезень), інші документи, передбачені законодавством України;  Документи для регулярних спеціальних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, договір із  замовником транспортних послуг, ~~паспорт маршруту~~, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  Документи для нерегулярних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  для водія автобуса - посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, договір із замовником транспортних послуг, ~~документ, що засвідчує оплату транспортних послуг,~~ інші документи, передбачені законодавством України. | Стаття 39. Документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення  Автомобільні перевізники, водії, пасажири повинні мати і пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.  Документи для регулярних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, договір із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування чи їх дозвіл, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  для водія автобуса - посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, схема маршруту, розклад руху, таблиця вартості проїзду (крім міських перевезень), інші документи, передбачені законодавством України;  Документи для регулярних спеціальних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, договір із замовником транспортних послуг, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  Документи для нерегулярних пасажирських перевезень:  для автомобільного перевізника - ліцензія, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;  для водія автобуса - посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, договір із замовником транспортних послуг, інші документи, передбачені законодавством України. |
| Стаття 43. Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування  Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється ~~виключно~~ на конкурсних засадах.  ~~Об'єктом конкурсу можуть бути: маршрут (кілька маршрутів), оборотний рейс (кілька оборотних рейсів).~~  ~~На конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами.~~  ~~Визначення кандидатури автомобільного перевізника для роботи на міжнародному автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах~~ у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. | Стаття 43. Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування  Визначення автомобільного перевізника для надання громадських послуг з пасажирських перевезень здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі».  Порядок замовлення громадських послуг з пасажирських перевезень визначає Кабінет Міністрів України.  Визначення автомобільного перевізника для надання комерційних послуг з пасажирських перевезень здійснюються за заявою перевізника у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України.  Підставою для відхилення заяви та або прийняття рішення організатором перевезень про відкриття автобусного маршруту не може бути той факт, що даний автобусний маршрут обслуговується іншим перевізником. |
| Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»  (Відомості Верховної Ради України, 2015, № 23, ст. 158; 2016 р., №4, ст. 40) | |
| Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню  24) перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;  Відсутня | Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню  24) надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, залізничним, повітряним транспортом, перевезення пасажирів;  241) надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом; |

ВИСНОВКИ

Публічно-правове забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі має певні властивості: здійснюється переважно на основі адміністративного права у тісній взаємодії з іншими галузями права; має активний, цілеспрямований і загальносистемний характер, охоплює усі складові процесу перевезення пасажирів; здійснюється у правових, організаційних і забезпечуючих формах; використовує адміністративні методи: оподаткування, пільги, субсидії, ціноутворення, реалізує антимонопольну політику, здійснює квотування, ліцензування, субсидування; контролює пасажирські перевезення та забезпечує їх безпеку на міських, приміських, міжміських, міжнародних, туристичних та інших нерегулярних перевезень пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученні.

Публічно-правове забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі спрямовується на: 1) вивчення попиту населення на пасажирські перевезення; 2) своєчасне, повне, безпечне та якісне задоволення потреб населення у перевезеннях; 3) захист прав учасників пасажирських перевезень (пасажирів, замовників та перевізників); 4) організацію обстеження та облаштування автобусних маршрутів, що плануються для відкриття та діючих; 5) проведення обстеження пасажиропотоків; 6) організацію обстеження та облаштування маршрутів, що плануються для відкриття; 7) проведення публічних конкурсів з розподілу маршрутів; 8) виконання підготовчої інформаційної роботи перед відкриттям маршруту; 9) складання розкладів руху; 10) відкриття автостанцій та укладання договорів на обслуговування перевізників і пасажирів; 11) організацію контролю за діяльністю підприємств, які забезпечують пасажирські перевезення. 3. З’ясовано, що пасажирський транспорт – одна з найвагоміших складових економічного, соціального і культурного розвитку суспільства й держави. Однак, за період незалежності України виникла низка проблем, що потребують системного аналізу і вжиття ефективних адміністративно-правових заходів. Основними причинами існуючих проблем є: недосконалість законодавства з питань регулювання пасажирських перевезень автотранспортом; відсутність чіткого визначення суб’єктів управління пасажирськими перевезеннями та їх правового статусу з цих питань; відсутність системи ефективного контролю за дотриманням законодавства щодо пасажирських перевезень автотранспортом; недостатній обсяг фінансування з надання соціально значущих послуг за рахунок бюджетних коштів; відсутність системного підходу до розвитку інфраструктури пасажирських перевезень автотранспортом; відсутність ефективного конкурентного середовища і чітких вимог до пасажирських перевізників та ін. Вирішення цих, та багато інших питань можна досягти за допомогою заходів удосконалення публічно-правового забезпечення пасажирських перевезень автотранспортом.

В Україні діє досить розгалужена система суб’єктів, що здійснюють публічно-правове забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі. За різними ознаками такі суб’єкти можна поділити на: 1) органи загальної компетенції (ВРУ, Президент України, КМУ, місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування); 2) органи галузевої компетенції (Мінінфраструктури України та його територіальні управління); 3) органи функціональної компетенції (Укртрансбезпека); 4) органи змішаної компетенції (МВС України, МОЗ України, Державна екологічна інспекція України, Державне агентство автомобільних доріг України, Державна служба безпеки дорожнього руху та ін.); 5) автоперевізники (АТП усіх форм власності).

Визначено, що публічні-правові відносин учасників пасажирських перевезень виникають через реальні, фактично існуючі, наявні права й обов’язки, які визначають міру поведінки кожної із сторін. Такі правовідносини виконують три важливі функції: 1) визначають коло осіб, на яких розповсюджується дія юридичних норм; 2) визначають конкретну поведінку, права й обов’язки кожної із сторін; 3) є умовою для приведення у дію спеціальних юридичних засобів забезпечення суб’єктивних прав і обов’язків кожного учасника адміністративних правовідносин у цій сфері.

Обґрунтовано, що публічно-правовими умовами забезпечення пасажирських перевезень маршрутними таксі є: адміністративно-організаційні умови (оформлення документів на здійснення пасажирських перевезень, отримання дозволу (ліцензії) та ін.); адміністративно-господарчі умови (укладення договорів перевезення пасажирів на тривалі терміни або здійснення перевезень на замовлення); адміністративно-технічні умови (наявність ТЗ, які відповідають встановленим технічним вимогам здійснення пасажирських перевезень); адміністративно-кадрові умови (наявність кваліфікованого персоналу здатного забезпечити процес пасажирських перевезень). Пропонується до адміністративно-кадрових умов віднести обов’язкову наявність у кожному автобусі та мікроавтобусі на маршруті кондуктора. Це виключить продажу квитків водієм і позитивно вплине на дотримання водіями ПДР, забезпечення безпеки пасажирських перевезень, збільшить кількість робочих місць і надасть можливість використовувати касові апарати.

Визначено, що інженерно-транспортна інфраструктура міст України значно поступаються більшості європейських міст, а загальний розвиток пасажирської автотранспортної мережі не відповідає сучасним вимогам і темпам автомобілізації країни. Нерегульоване використання ТЗ малого класу (мікроавтобусів) спричинило критичне перевантаження основних вулично-шляхових магістралей, зростання аварійності та надмірного тиску на екосистему міст. Розвиток подібних тенденцій, протягом невеликого періоду, може призвести до таких загроз як: стримування економічного зростання у зв’язку з відсутністю потенційних можливостей для забезпечення необхідної рухомості населення, мобільності трудових ресурсів як фактор розвитку виробничих сил; різким зниженням безпеки пасажирських перевезень; розвиватиметься практично незворотний процес «поступової» заміни комунального громадського транспорту приватними перевізниками, що призведе до загострення екологічних проблем, росту ДТП, нестачі потужностей вулично-шляхової мережі й інших транспортних комунікацій, відомих зі світової практики наслідків «неконтрольованої автомобілізації». Тому, сьогодні назріла необхідність у створені (відроджені) комунальних та іншої власності підприємств автотранспорту з перевезення пасажирів.

Обґрунтовано необхідність удосконалення організації контролю за дотриманням режиму роботи і відпочинку водія. Ці питання необхідно урегулювати на законодавчому рівні.

Обґрунтовано необхідність інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортної систем на підставі гармонізації існуючої нормативно-правової бази, розробки і прийняття нових законодавчих актів. Основними напрямами приведення у відповідність транспортного законодавства України до норм ЄС повинні стати: 1) розробка та вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює внутрішні пасажирські перевезення і відповідатиме директивам ЄС з цих питань, положенням Генеральної Угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ), Світової організації торгівлі (СОТ) та Угоди про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС; 2) участь України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; 3) приєднання до Конвенцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій; 4) підготовка та укладення двосторонніх міжурядових угод (договорів) між Україною і державами ЄС, іншими державами з питань пасажирських перевезень автотранспортом.

CПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер’янов В. Б. Законодавство: проблеми ефективності. В. Б. Авер’янов, В. Н. Денисов, В. Ф. Сіренко. – К.: Наук. думка, 1995. – 140 с.
2. Авер'янов В. Академічні дослідження проблем державного управління та адміністративного права: результати і перспективи. В. Авер'янов, О. Андрійко, В. Полюхович, Н. Хорощак . Юридичний журнал. - 2004. - № 5. - С. 52-56.
3. Адміністративне право : Ю. П. Битяк (кер. авт. кол.), В. М. Гаращук, В. В. Богуцький та ін.; за заг. ред. Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуй. — Х. : Право, 2010. — 624 с.
4. Адміністративне право : Ю. П. Битяк (кер. авт. кол.), В. М. Гаращук, В. В. Богуцький та ін.; за заг. ред. Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуй. — Х. : Право, 2010. — 624 с.
5. Брифінг голови Нацполіції України Хатії Деканоїдзе, 07.11.2016 – URL : https://www.youtube.com/watch?v=RSS8KlTT\_5Y
6. Вінічук М. В. Соціальна компонента економічної безпеки України : дис. ... канд. екон. наук : 21.04.01. Вінічук Марія Володимирівна. – Львів, 2016. – 218 с.
7. Галіцина Н. В. Адміністративно-правове забезпечення реалізації концепції соціальної держави в Україні: дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07. Галіцина Наталя Вікторівна. – К., 2016. – 503 с.
8. Горян Е. В. Забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. Е. В Горян, К. В. Горян. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2011. - № 4. - С. 5-10.
9. Грабельніков В.А. Адаптація системи міського пасажирського транспорту до ринкових умов господарювання. В. А. Грабельніков. Державні механізми управління природокористуванням. – 2012. – вип. 246. – С. 35 – 42.
10. Григорова Т. М. Теоретичні основи організації маршрутних автобусних перевезень у приміському сполученні: дис... докт. тех. наук: 05.22.01. Григорова Тетяна Михайлівна. – Х., 2016. – 348 с.
11. Грянка Г. В. Адміністративний примус у публічному адмініструванні. Г.В.Грянка. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2011. – № 6. – С. 206-214.
12. Губерська Н. Л. Адміністративний процес: сучасні підходи до визначення. Наталія Леонідівна Губерська. Адміністративне право і процес. – 2014. – № 3. – С. 227-233.
13. Губерська Н. Л. Основні етапи розвитку нормативно-правового регулювання адміністративно-процедурної діяльності у сфері вищої освіти в Україні. Наталія Леонідівна Губерська. Адміністративне право і процес. – 2015. – № 1. – С. 261-268.
14. Депутати зробили крок до впровадження електронного квитка у транспорті : Новини економіки. Транспорт/Звя'зок 17.11.2016 – URL : https://economics.unian.ua/transport/1630131-deputati-zrobili-krok
15. Державне управління проблеми адміністративно-правової теорії та практики. За заг. ред. В.Б. Авер’янова. – К. : Факт, 2003. – 384 с.
16. Діденко С. В. Адміністративно-правове забезпечення обігу та застосування зброї в Україні : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07. Сергій Володимирович Діденко. – К., 2016. – 443 с.
17. Егиазаров В. А. Транспортное право : Владимир Абрамович Егиазаров. – 8-е изд., доп. и перераб. – М.: Юстицинформ, 2015. – 736 с.
18. Кіцул Ю. С. Адміністративно-правове регулювання діяльності місцевих органів виконавчої влади: Юрій Степанович Кіцул. – Львів: Львівський ДУВС, 2014. – 200 с.
19. Кодекс автомобильного транспорта Республики Молдова № 150 від 17.07.2014 – URL : http://lex.justice.md/ru/354404/
20. Козаченко Ю. А. Адміністративно-правове регулювання забезпечення прав пацієнта в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Юлія Анатоліївна Козаченко. – Х., 2016. — 24 с.
21. Колпаков В. К. Адміністративне право України : Валерій Костянтинович Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
22. Колпаков В. К. Адміністративне право України: Колпаков Валерій Костянтинович. — К. : Юрінком Інтер, 2001. — 752 с.
23. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : В.П. Ільчук, О.І. Панченко, О.В. Шишкіна, А.В. Тарасенко та ін.; за наук. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : ЦНТІ, 2014. – 870 с.
24. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254
25. Концепція адміністративної реформи в Україні : затв. Указом Президента України від від 22.07.1998 № 810/98 – URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/810/98
26. Коренькова С. М. Управление маркетинговой деятельностью в системе пассажирского транспорта общего пользования в муниципальном образовании: дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Коренькова Светлана Михайловна. – Орел, 2007. – 213 с.
27. Котух К. А. Принципи адміністративно-правового регулювання в аграрній сфері України: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Котух Катерина Анатоліївна. – К., 2016. – 200 с.
28. Крюкова Т. М. Технологические уклады как основа развития общественного производства и инновационной деятельности путем реализации промышленной политики в современных условиях хозяйствования и управления. Т. М. Крюкова. Труды Нижегородского государственного технического университета им. Р.Е. Алексеева. - 2015. – № 3. - С. 287-294.
29. Кузьменко О. В. Адміністративне право. Загальна частина (альбом схем) : О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, М. В. Плугатир та ін. – К.: «Центр учбової літератури», 2015. – 232 с.
30. Кульчицький М. І. Міжбюджетні відносини в економічній системі України : дис. ... докт. екон. наук : спец. 08.00.08. Кульчицький Мирослав Іванович. – Львів, 2016. – 474 с.
31. Курс адміністративного права України. В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, I.Д. Пастух, В.Д. Сущенко та ін. – К. : Юрінком Iнтер, 2013. – 864 с.
32. Лерніченко К. В. Механізм функціонування та розвитку підприємств пасажирського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами». Катерина Валеріївна Лерніченко. – К., 2016. – 24 с.
33. Лученко Д. В. Контрольне провадження : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право». Дмитро Валентинович Лученко. – Харків, 2003. — 20с.
34. Майданевич Н. В. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері електроенергетики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Наталія Василівна Майданевич. – К., 2015. – 24 с.
35. Малишко Д. В. Досвід країн Заходу у сфері адміністративно-правового регулювання відносин на муніципальному транспорті. Д. В. Малишко. Visegrad journal on human rights – 2016. – № 5. – С. 67–72
36. Малишко Д. В. Суб’єкти адміністративно-правового регулювання відносин у сфері муніципального транспорту в Україні. Д. В. Малишко. Науковий вісник Херсонського державного університету. Юридичні науки. – 2016. – Вип. 5. – С. 44–51
37. Мельник Р. С. Загальне адміністративне право : Мельник Р. С., Бевзенко В. М. – К.: Ваіте, 2014. – 376 с.
38. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Володимир Федорович Муцко. — К., 2011. — 20 с.
39. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года : Проект Указа Президента Республики Казахстан от 2005 г. – URL : http://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075\_
40. Об органах самоуправления граждан : Закон Республики Узбекистан от 14.04.1999 г. № 758-I – URL : http://www.lex.uz/pages/GetAct.aspx?lact\_id=86238
41. Олефір В. І. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина: Олефір В.І., Моісеєв Є.М., Римаренко Ю.І. – К.: КНТ, 2008. – 816 с.
42. Опацький Р. М. Форми діяльності публічної адміністрації у сфері реалізації ювенальної політики. Р. М. Опацький. Порівняльно-аналітичне право. – 2013. – № 3-1. – С. 252–256.
43. План заходів щодо реалізації Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 вересня 2016 р. № 688-р. – URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/688-2016-%D1%80
44. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17
45. Положення про Державну аудиторську службу України : затв. пост. КМУ від 03.02.2016 № 43. – URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/43-2016-%D0%BF
46. Положення про Державну екологічну інспекцію України : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 13.04.2011 р. № 454/2011. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/454/2011
47. Положення про Державну екологічну інспекцію України : затв. Указом Президента України від 13.04.2011 р. № 454/2011. – URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/454/2011
48. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 299. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/299-2014
49. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : затв. Пост. Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. – URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF
50. Положення про Державну фіскальну службу України : затв. постановою КМУ від 21.05.2014 р. № 236. – URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/236-2014-%D0%BF
51. Положення про Міністерство інфраструктури України : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/460-2015
52. Положення про Міністерство соціальної політики України : затв. постановою КМУ від 17.06.2015 р. № 423. – URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/423-2015-%D0%BF
53. Присяжнюк А. В. Адміністративно-правове забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Присяжнюк Анатолій Віталійович. – Одеса, 2016. – 248 с.
54. Присяжнюк А. В. Окремі аспекти вдосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні. А. В. Присяжнюк. Південноукраїнський правничий часопис. – 2015. – № 3. – С. 138–142.
55. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/parao96#o96
56. Про внесення змін до деяких законів України щодо впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті : проект Закону України № 4121 від 22.02.2016 і пояснювальна записка до нього. – URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\_1?pf3511=58244
57. Про внесення змін до рішення міської ради від 25.12.2015 № 30 «Про бюджет міста на 2016 рік» : рішення Запорізької Micької Ради № 119 від 19.02.2016. – URL : https://meria.zp.ua/test/index.php?id=42&pid=16922
58. Про Кабінет Міністрів України від 27.02.2014 № 794-VII. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/794-18
59. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII. – URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/222-19
60. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр
61. Про місцеві державні адміністрації : Закон України від 09.04.1999 № 586-XIV. – URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/586-14
62. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV. – URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1914-15/parao9#o9
63. Про стандартизацію : Закон України від 05.06.2014 № 1315-VII . – URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1315-18
64. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. – URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80
65. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: Віктор Йосипович Развадовський. - Х.: НУВС, 2004. - 284с.
66. Сараєв Є. І. Організація дорожнього руху як об’єкт адміністративно-правового дослідження. Є. І. Сараєв. Науковий вісник Ужгородського національного університету, серія право. – 2014. – Вип. 26. – с. 174-178.
67. Скоробагатько О. В. Адміністративно-правове регулювання наукового забезпечення функціонування системи Міністерства внутрішніх справ України : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07. Скоробагатько Оксана Володимирівна. – К., 2016. – 225 с.
68. Собкова Н. Д. Деpжавний фінансовий контpоль місцевих бюджетів в умовах тpансфоpмації бюджетних відносин : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08. Собкова Наталія Дмитpівна. – Чеpнівці, 2016. – 224 с.
69. Современное право Китайской Народной Республики (обзор законодательства 1978–2010 гг.). Ч. 2 2002–2010 гг. : В. И. Антонов, Г. А. Аршавский, Л. М. Гудошников, Е. В. Бирюлин, К. А. Егоров и др. – М. : ИДВ РАН, 2012. - 192 c.
70. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту : за останній звітний (2014) рік. – URL : http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html
71. Стратегия 2020: Новая модель роста – новая социальная політика. – URL : https://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/81007293
72. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року : затв. наказом Міністерства інфраструктури України 21.12.2015 № 548. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/rada/show/v0548733-15
73. Товарова Е. В. Органы местного самоуправления и их полномочия в сфере управления муниципальной собственностью : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 «Конституционное право; муниципальное право» Елена Валентиновна Товарова. – СПб., 2006. – 20 с.
74. Транспортна стратегія України на період до 2020 року : схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р. – URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80
75. Транспортне право України: за заг. ред. Ю. О. Заіки. – К. : КНТ, 2014. – 184 с.
76. Ходжаев П. Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан (теория, методология, практика): дис. … докт. экон. наук : 08.00.05. Ходжаев Парвиз Давронович. — Душанбе, 2016. — 354 с.
77. Чернеженко О. М. Сучасний стан муніципальної системи Швейцарії. О. М. Чернеженко. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. – 2015. – Вип. 1. – Т. 1. – с. 105-111.
78. Школик А.М. Порівняльне адміністративне право: Андрій Михайлович Школик. – Львів: ЗУКЦ, 2007. – 308 с.
79. Activity report 2014 & 2015. International Association of Public Transport. – Bruxelles: UITP, 2016. – 60 р.
80. Currie G. Deregulation, Franchising, Outsourcing and Corporatisation in Local Public Transport : International experience. Graham Currie. – Paris : International Transport Forum, 2016. – 30 с.
81. Minifacts about Norway 2015. Norwegian Ministry of Foreign Affairs. – URL : https://www.ssb.no/en/befolkning/artikler
82. Public Transportation: Benefits for the 21st Century. American Public Transportation Association. – Washington: APTA, 2007. – 20 с.
83. Pucher J. The Urban Transport Crisis in Europe and North America. J. Pucher, С. Lefevre ; 1st published 1996. – London : Macmillan press ltd., 1996. – 226 с.
84. Regulation on public passenger transport services by rail and by road : acts adopted The European Parliament and of The Council of 23.10.2007 № 1370/2007. Official Journal of the European Union. – 3.12.2007. – № І. 315. – р. 1-13.
85. Rule-Makers or Rule-Takers? Exploring the Transatlantic Trade and Investment Partnership. edited by D. S. Hamilton, J. Pelkmans. – London : Rowman & Littlefield International, Ltd., 2015. – 560 с.
86. Sagaris L. Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. Lake Sagaris. Natural Resources Forum. - 2015. - № 39. - С. 64-81.
87. Slater С. General Motors and the Demise of Streetcars. Cliff Slater. Transportation Quarterly. – 1997. – Vol. 51. – № 3. – р. 45-66.
88. Tai W. Y. Chinese capitalism in colonial Malaya, 1900-1941 : William Tai Yuen. – Hong Kong : University of Hong Kong, 2010. – 690 с.
89. World Bank (2009): World Bank - Civil Society Engagement: Review of Fiscal Years 2007-2009, Washington DC: World Bank URL: http://siteresources.worldbank.org/CSO/Resources/CivilSocietyBook2009final.pdf.