

ЗЕЛЕНА КНИГА РИНОК ПОСЛУГ ТАКСІ

ЛИСТОПАД – 2018

ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ



**ПРЯМУЄМО
РАЗОМ**

FORBIZ
Створення кращого
бізнес-середовища



ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

info@brdo.com.ua, office@brdo.com.ua
+38 (044) 332 49 12, +38 (094) 832 49 12
Київ, вул. Хорива, 55-К
www.brdo.com.ua

Офіс ефективного регулювання (BRDO) було засновано в листопаді 2015 року, задля сприяння створенню ефективного регулювання і поліпшення економічних свобод в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою ми реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин на інфраструктурних ринках, який призведе до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання.

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ:

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ: Олексій Гончарук, Дмитро Горюнов, Ігор Лавриненко, Денис Малюська

КЕРІВНИК СЕКТОРУ «ІНФРАСТРУКТУРА» ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ BRDO:
Владислав Притоманов

ЕКСПЕРТИ ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ BRDO: Зоя Мельник, Тарас Слободянюк,
Артур Шляхетко

ГЛОСАРІЙ

ННІ – Індекс Херфіндаля-Хіршмана (англ. Herfindahl-Hirschman Index або ННІ) – індикатор, що визначає концентрацію бізнесу на певному ринку

АМКУ – Антимонопольний комітет України

ВРУ – Верховна Рада України

ДРС – Державна регуляторна служба України

ДСБТ – Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека, УТБ)

ДФС – Державна фіскальна служба

ДТП – Дорожньо-транспортна пригода

ЄС – Європейський Союз

ЗУ – Закон України

ІДС – інформаційно-диспетчерська служба

КПКВК – код програмної класифікації видатків та кредитування бюджету

КМУ – Кабінет Міністрів України

КТЗ – Колісні транспортні засоби

КУПАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

ЛАНЗ – Внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення

МЕРТ – Міністерство економічного розвитку і торгівлі

МІУ – Міністерство інфраструктури України (раніше – Міністерство транспорту України, Мінтранс)

МІНТРАНСЗВ'ЯЗКУ – Міністерство транспорту та зв'язку України (пізніше – МІУ)

МОЗ – Міністерство охорони здоров'я

МСБ – малий та середній бізнес

МСП – малі та середні підприємства

НПУ – Національна поліція України

ПЗУ – проект Закону України

ПКУ – Податковий кодекс України

ПРО – Реєстратор розрахункових операцій

УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ – Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

УТМА – Українська таксомоторна асоціація

ФОП – Фізична особа-підприємець

ПЕРЕДМОВА

Сучасна теорія економіки, держави та права, та «найкращі практики» світу не мають чіткого визначення необхідного або мінімального рівня контролю держави за ринком. Але вони передбачають необхідність існування організованого ринку та дотримання державою, учасниками ринку та споживачами визначених принципів поведінки на ринку. Такими принципами є:

- ◆ Рівний доступ до ринку;
- ◆ Рівність перед законом та право на захист;
- ◆ Вільна та чесна конкуренція;
- ◆ Соціальна відповідальність;
- ◆ Громадський контроль.

Для реалізації цих принципів державою встановлюється низька бар'єрів та обмежень, процедур та порядків які мають спонукати учасників ринку до правомірної поведінки та надавати їм механізми захисту власних інтересів. Такий комплекс мір називається **регуляторною політикою**.

Для оцінювання ефективності регуляторної політики та визначення можливих шляхів її покращення, відповідно до методики «найкращих практик» використовується **«зелені книги»**.

Зелена книга включає в себе аналіз цілей та принципів діючої регуляторної політики та законодавчого поля, освітлює перелік актів які працюють у цьому полі, аналізує їх ефективність, визначає рівень впливу регуляторних актів на ринок та надає пропозиції щодо необхідності відміни або внесення змін до цих актів. Також, зелена книга надає конкретні приклади роботи бізнес процесів на ринку та пропонує можливі варіанти вирішення визначених проблем.

Подальші дії спрямовані на вирішення визначених в зеленій книзі проблем, ретельний аналіз проблем, що будуть спільно визначені як пріоритетні та пропонований шлях їх вирішення мають бути оформлені в політичний документ — Концепцію державної політики.

Оцінка якості регулювання ринків проводиться за спеціально розробленою методикою Офісом ефективного регулювання (BRDO) за активної участі профільного Міністерства, бізнесу і громадськості. Координацію цієї роботи здійснює Мінекономрозвитку. **Це дослідження присвячене пошуку та аналізу проблем застосування інструментів, що регулюють ринок внутрішніх перевезень пасажирів на таксі.**

Ми хочемо висловити подяку представникам Міністерства інфраструктури України, Державної служби України з безпеки на транспорті, Української таксомоторної асоціації, Офісу підтримки реформ при Міністерстві інфраструктури України, а також всім організаціям та особам, які надавали консультації та інформацію в ході підготовки цього звіту.

ЗМІСТ

ГЛОСАРІЙ	3
ПЕРЕДМОВА	4
1. РЕЗЮМЕ	6
2. РИНОК ПОСЛУГ ТАКСІ	10
2.1 СУТЬ ПОСЛУГ ТАКСІ, ПОВ'ЯЗАНІ ПРОЦЕСИ ТА ПОСЛУГИ	10
2.2 ВАЖЛИВІСТЬ РИНКУ	11
2.3 АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ РИНКУ	12
2.4 ОПИС ЗАІНТЕРЕСОВАНИХ СТОРІН НА РИНКУ	16
2.4.1 Мапа заінтересованих сторін	16
2.4.2 Інтереси та проблеми стейкхолдерів	17
2.5 СЕРВІС CARPOOLING/RIDESHARING	18
2.6 НОВІТНІ БІЗНЕС-МОДЕЛІ РОБОТИ СЕРВІСУ ТАКСІ	18
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2	19
3. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ	20
3.1 ОЦІНКА ПРОБЛЕМ	20
3.2 ПРІОРИТИЗОВАНІ ПРОБЛЕМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ	28
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3	29
4. ІСНУЮЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ	30
4.1 ОГЛЯД БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ РИНКУ	30
4.1.1 Бізнес-процес «Перевезення пасажирів на таксі»	30
4.1.2 Бізнес-процес «Надання інформаційних диспетчерських послуг у сфері пасажирських перевезень на таксі та автомобілями на замовлення»	36
4.1.3 Бізнес-процес «Створення інформаційної диспетчерської служби»	36
4.1.4 Бізнес-процес «Створення перевізника таксі»	37
4.2 АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ НА РИНКУ	40
4.3 ПЕРЕЛІК ІНСТРУМЕНТІВ, ЩО НАРАЗІ ЗАСТОСОВАНІ. ВИЗНАЧЕННЯ ЦІЛЕЙ ДЛЯ ДОСЯГНЕННЯ ЯКИХ ЗАСТОСОВУВАЛИСЬ ЦІ ІНСТРУМЕНТИ	42
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4	42
5. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ІСНУЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ	44
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 5	45
6. ОЦІНКА ВІДПОВІДНОСТІ ІСНУЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИМ ЗОБОВ'ЯЗАННЯМ УКРАЇНИ	46
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 6	46
7. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ	47
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 7	74
ДОДАТКИ	77
ПЕРЕЛІК ПЕРЕГЛЯНУТИХ РИНКІВ ТА ЗАПЛАНОВАНИХ НА ЦЕЙ РІК	86

1 | РЕЗЮМЕ

РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ПОТОЧНОГО СТАНУ РИНКУ

Основними учасниками ринку внутрішніх перевезень на таксі є:

- ◆ **агрегатори замовлень** – інформаційно-диспетчерські служби (ІДС) (UBER, Uklon, Redtaxi, Taxi 838 та ін.);
- ◆ **перевізники** – водії з власними чи орендованими авто;
- ◆ **пасажир** – переважно фізичні особи, громадяни України.

Кількість осіб, задіяних у перевезеннях пасажирів в режимі таксі, за даними Української таксомоторної асоціації (УТМА), складає близько **220 тис.** (**1,1%** від економічно активного населення), переважна більшість з яких є неофіційно зайнятими фізичними особами, що не зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності. Поріг входження на ринок є дуже низьким.

Обсяг ринку, за оцінками BRDO, перевезень таксі складає близько **40 млрд грн на рік** (**0,5%** від загального обсягу «білої» виручки), інформаційно-диспетчерського обслуговування — близько **4 млрд грн**.

Середня вартість поїздки на таксі в Україні — **60-90 грн** (за **10 км**).

Основні тренди:

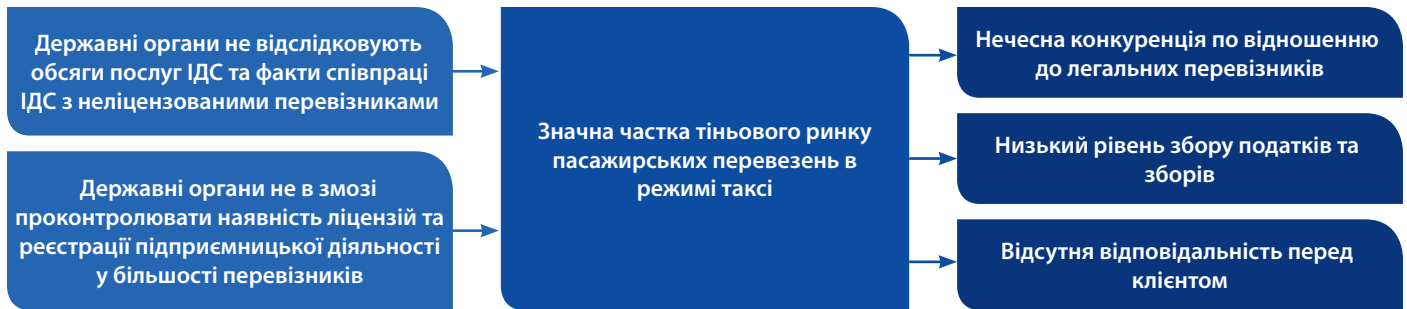
- ◆ активний розвиток сучасних он-лайн платформ, що використовуються агрегаторами замовлень таксі (Uber, Uklon та ін.) і встановлюються додатками на смартфони через App Store і Google Play, та поступове зменшення кількості замовлень таксі через прямий зв'язок із оператором по телефону;
- ◆ поступовий розвиток сервісу carpooling/ridesharing (BlaBlaCar та ін.) — спільне використання приватного автомобіля за допомогою он-лайн сервісу пошуку попутників;
- ◆ активний перехід учасників ринку в «тінь» протягом останніх **4-х** років.

На сьогоднішній день, за оцінками BRDO, близько **98% ринку працює «в тіні»:**

- ◆ діють незареєстровані інформаційні диспетчерські служби або зареєстровані як інформаційні агенції чи консалтингові компанії (наприклад, UBER), та/або зареєстровані за кордоном;
- ◆ не лише незареєстровані ІДС, але й зареєстровані (наприклад, Uklon) співпрацюють з неліцензованими перевізниками (переважно фізичними особами).
- ◆ Офіційні доходи таксистів-ФОП (на них припадає лівова частка офіційної зайнятості в таксі) в 2017 році склали **4,9 тис. грн/місяць**, що на майже на **третину** менше за офіційну зарплату в наземному транспорті і не відповідає реальній вартості праці в даному секторі і тим більше валовій виручці.

У поєднанні з відсутністю дієвого механізму виявлення та покарання неліцензованих перевізників це призводить до таких наслідків:

- ◆ **для споживачів:** порівняно низька якість надання послуг (здіяна велика кількість старих, несправних авто, у т. ч. «євроблях», непрофесійних водіїв, що призводить до ДТП і т. д.) і відсутня відповідальність перед клієнтом. Разом з тим — низька вартість послуги;
- ◆ **для держави:** низький рівень збору податків (щороку бюджет не отримує близько **4 мільярдів гривень**, що складає **0,5%** від податкових надходжень та **5%** від його дефіциту; недоотриманий ЄСВ складає **1,4%** від обсягу надходжень до Пенсійного фонду);
- ◆ **для легальних (ліцензованих) перевізників:** нерівна конкуренція з боку неліцензованих перевізників завдяки несплаті податків та відсутності необхідності нести витрати, пов'язані з дотриманням ліцензійних умов.



Базовим інструментом забезпечення безпеки та якості перевезень таксі є **ліцензія** на вид робіт «внутрішні перевезення пасажирів на таксі» та відповідні ліцензійні умови.

На сьогоднішній день **контроль з боку держави за дотриманням перевізниками ліцензійних умов є неефективним**, в тому числі через велику кількість неофіційно зайнятих перевізників та обмежені ресурси Державної служби безпеки на транспорті (ДСБТ) та Національної поліції. До листопада 2015 року питанням контролю займалась ДАІ. На сьогоднішній день питанням фактично не займається ніхто.

Дієвий механізм виявлення та покарання неліцензованих перевізників відсутній:

- ◆ при зупинці автомобіля (навіть з символікою таксі) під час перевезення пасажирів неможливо довести факт комерційного перевезення;
- ◆ у разі проведення контрольної закупівлі викликом через ІДС неможливо довести систематичність ведення незаконної підприємницької діяльності;
- ◆ не діє заборона ІДС на співпрацю з неліцензованими перевізниками, оскільки не визначене покарання за таку співпрацю та відсутній механізм її виявлення. Перевізники можуть не використовувати символіку таксі у процесі здійснення діяльності.

Також **відсутні засоби об'єктивного обліку та контролю обсягів перевезень таксі з метою оподаткування**.

Використання реєстраторів розрахункових операцій (РРО) є обов'язковим лише при доході, який перевищує **1 млн грн/рік**. Проте ІДСи та ліцензовані перевізники мають численні можливості заниження обсягів наданих послуг та сплачених податків, а неліцензовані перевізники взагалі не потрапляють під податкові перевірки та не сплачують податки та збори.

Ліцензування перевезень таксі не є вимогою Угоди про Асоціацію Україна-ЄС. В рамках цієї угоди Україна зобов'язана до 2022 року впровадити обов'язкову перевірку експлуатаційної придатності транспортних засобів, які використовуються як таксі, через рік після дати їх першої реєстрації та в подальшому щорічно. В той же час аналогічні автомобілі, що не використовуються в таксі – через **чотири** роки після дати їх першої реєстрації, і далі – кожні **два** роки. (Стаття 5 Директиви 2014/45/ЄС).

На відміну від історичної бізнес-моделі таксі, для якої є характерним поєднання перевізника, диспетчера та технічної служб в, де-факто, єдиній компанії або групі, новітні бізнес моделі використовують інформаційний простір для надання посередницьких послуг пасажиром та перевізникам без виконання функцій прямого контролю за пересуванням перевізника, технічним станом транспортного засобу, медичного стану водія та інших, історичних функцій автотранспортного підприємства. Разом з цим, ці бізнес-моделі не потребують будь якої інфраструктури або привілеїв на дорогах, характерних для громадського транспорту.

Таким чином на ринку складається ситуація, коли новітні бізнес моделі надання сервісу таксі пасажиром з одного боку не можуть використовувати послуги ліцензованих перевізників та не мають інтересів створювати таку операційну базу, з іншого — потребують легальної моделі праці перевізників та основи для встановлення господарських відносин з ними. Ця ситуація призводить до девіантної поведінки компанії посередників – інформаційно-диспетчерських служб, у трактовці наявного регулювання, а саме співпраця з нелегальними перевізниками, тенденція до використання виключно готівкових розрахунків, робота через інтернет з-за кордону.

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗМІН

На думку експертів BRDO, зміни регуляторного поля мають привести до забезпечення можливості легалізації сучасної бізнес моделі діяльності агрегаторів замовлень послуг таксі, спрощення процедури доступу на ринок для перевізників, та, як наслідок, до встановлення здорової конкуренції через якість надаваних послуг, підвищення надходжень від податків та зборів, не зниженню рівня безпеки перевезень.

Найбільш дієвими інструментами забезпечення цих змін ми бачимо такі:

- ◆ **скасування ліцензії на вид робіт «внутрішні перевезення пасажирів на таксі» та запровадити декларативний принцип провадження господарської діяльності**, що не призведе до погіршення безпеки перевезень пасажирів, проте зменшить поле для корупції, що зазвичай виникає в процесі їх отримання. В цьому випадку всі перевізники отримають право називатись «таксі», всі служби ІДС зможуть рекламувати послуги «таксі» без обмежень тощо;
- ◆ **запровадження платних, обмежених у часі (не більше одного року), документів дозвільного характеру для провадження діяльності перевезення пасажирів на таксі**, що надасть контролюючим органам об'єкт перевірки та можливість оперативного накладання санкцій на порушників, а також встановить, умовами їх видачі, вимоги до транспортного засобу та водія;
- ◆ **запровадження одноразового внеску за видачу зазначеного дозволу, який буде зараховано як сплата всіх необхідних податків та зборів перевізником за період, без необхідності реєстрації юридичної особи або ФОП**, що спростить для перевізника, який у сучасній бізнес моделі оперування є розпорядником одного транспортного засобу, доступ на ринок, процес подачі звітності та адміністрування податків у іншому випадку необхідних для перевізника.

Ці мінімально необхідні реформи забезпечать можливість вільного функціонування нових бізнес-моделей роботи приватного перевізника та агрегатора замовлень (ІДС), встановленню законних господарських відносин між ними, спростять доступ на ринок для приватних перевізників, забезпечить простий спосіб контролю для контролюючих органів та спростить процес податкового звітування та адміністрування податків та зборів.

Водночас, можливе встановлення **додаткових вимог до агрегаторів замовлень (ІДС)**, таких як:

- ◆ вимога реєстрації на території України та заборона на сплату за послуги за кордон;
- ◆ обов'язок звітування агрегаторів замовлень (ІДС) про укладені договори з перевізниками;
- ◆ обов'язок звітування агрегаторів замовлень (ІДС) про отримані замовлення від пасажирів та передачу їх перевізникам;
- ◆ обов'язок використання сертифікованих систем обліку замовлень та надання звітності до контролюючих органів агрегаторами замовлень (ІДС) про отримані замовлення від пасажирів та передачу їх перевізникам;
- ◆ запровадження ліцензування або дозвільної системи для ІДС, що надасть можливість контролю за рекламою та її блокування у разі здійснення протиправних дій.

Разом з цим, регулювання ринку послуг таксі у частині вимог до здійснення діяльності, доступу на ринок та контролю, у майбутньому доцільно передати на розсуд самоврядній організації.

Додаткові механізми підвищення безпеки перевезень пасажирів:

- ◆ публічний рейтинг аварійності ІДС, задіяних для організації перевезень;
- ◆ страхування пасажирів при перевезенні.

Сервіс carpooling пропонується відокремити від сервісу таксі, оскільки він не передбачає отримання прибутку, та не надає можливості пасажирові обирати маршрут. Його мета – компенсувати витрати власника авто на паливе через сумісний проїзд за маршрутом.

Такий досвід вже мають  Франція,  Німеччина та  Нідерланди.

ОЧІКУВАНІ НАСЛІДКИ РЕФОРМУВАННЯ РИНКУ

- ◆ підвищення якості надання послуг таксі для громадян з одночасним підвищенням їх вартості;
- ◆ потенційне щорічне надходження до державного бюджету України та пенсійного фонду до **4 млрд грн** у зв'язку з «детінізацією» ринку;
- ◆ створення комфортного бізнес середовища для учасників ринку та можливостей для подальшого розвитку, у тому числі за рахунок залучення грошових ресурсів фінансових інститутів;
- ◆ покращення екологічної ситуації в країні за рахунок зменшення кількості задіяних на ринку таксі старих авто, у тому числі «евроблях»;
- ◆ розвиток інформаційних технологій та електронного врядування;
- ◆ розвиток ринку страхування пасажирів.

2 | РИНОК ПОСЛУГ ТАКСІ

2.1

СУТЬ ПОСЛУГ ТАКСІ, ПОВ'ЯЗАНІ ПРОЦЕСИ ТА ПОСЛУГИ

Перевезення пасажирів на таксі – це перевезення пасажирів на таксі в межах України, часто в межах одного населеного пункту. Послуги з перевезення на таксі надаються громадянам у порядку черги на стоянках таксі та на шляху прямування, а також на замовлення (звичайне або термінове, усне, письмове чи за телефоном).

УЧАСНИКАМИ РИНКУ Є:

- ◆ Пасажири таксі;
- ◆ Перевізники;
 - ... Юридичні особи;
 - ... Фізичні особи-підприємці (самозайняті автомобільні перевізники);
 - ... Фізичні особи, які здійснюють перевезення без реєстрації підприємницької діяльності;
- ◆ Інформаційно-диспетчерські служби (ІДС);
- ◆ Власники стоянок таксі;
- ◆ Страхові компанії;
- ◆ Лізингові компанії.

ЮРИДИЧНІ ОСОБИ (КОМПАНІЇ-ПЕРЕВІЗНИКИ):

- ◆ Як правило, мають ліцензію;
- ◆ Інколи мають власну ІДС, контактну інформацію якої рекламують;
- ◆ Виконують перевезення на власних або орендованих авто (лізинг);
- ◆ Можуть наймати для перевезень водіїв на власні та орендовані авто;
- ◆ Перевезення таксі може бути не основним бізнесом;
- ◆ Типовими представниками є: Еліт таксі, Оксі таксі, Уклон.

ФІЗИЧНІ ОСОБИ-ПІДПРИЄМЦІ (САМОЗАЙНЯТІ АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВІЗНИКИ):

- ◆ Виконують перевезення пасажирів на власних або орендованих авто;
- ◆ Мають ліцензію на відповідний вид діяльності.

ФІЗИЧНІ ОСОБИ, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ БЕЗ РЕЄСТРАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

- ◆ Виконують перевезення на власних або орендованих авто без реєстрації суб'єктами господарювання та без отримання відповідної ліцензії. Займаються перевезенням пасажирів на таксі як основним видом діяльності або заради додаткового заробітку.

ІНФОРМАЦІЙНО-ДИСПЕТЧЕРСЬКІ СЛУЖБИ (ІДС):

- ◆ Надають інформаційно-диспетчерські послуги перевізникам. Допмагають пасажиром знайти перевізника та навпаки;

- ◆ ІДС можуть бути:
 - ... Офіційно зареєстровані суб'єктами підприємницької діяльності;
 - ... Не зареєстровані (учасники тіньового ринку) або зареєстровані за кордоном;
- ◆ Деякі перевізники мають власні ІДС (часто це окрема юридична особа), дрібні перевізники укладають з ІДС договори про інформаційне диспетчерське обслуговування.

ВЛАСНИКИ СТОЯНОК ТАКСІ

- ◆ Місцеві ради через відповідні комунальні підприємства;
- ◆ Власники торговельних центрів та інших об'єктів інфраструктури.

СТРАХОВІ КОМПАНІЇ

- ◆ Здійснюють страхування транспортних засобів та цивільної відповідальності водіїв.

ЛІЗИНГОВІ КОМПАНІЇ

- ◆ Надають перевізникам автомобілі в лізинг.

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ТАКСІ В КЛАСИФІКАТОРАХ

БІЗНЕС-ПРОЦЕС	КОД КВЕД	ТОВАР/ПОСЛУГА, ЩО СТОСУЮТЬСЯ ПРОЦЕСУ
Перевезення пасажирів на таксі	49.32	Надання послуг таксі Цей клас також включає: <ul style="list-style-type: none"> ● надання в оренду іншого приватного автотранспорту з водієм
Інформаційне диспетчерське обслуговування перевезень на таксі та автомобілем на замовлення	63.99	Надання інших інформаційних послуг, н.в.і.у. Цей клас включає надання інших інформаційних послуг, не віднесених до інших угруповань: <ul style="list-style-type: none"> ● надання інформаційних послуг по телефону з використанням комп'ютерної технології ● надання послуг з пошуку інформації за винагороду або на основі контракту ● надання послуг з добору новин і матеріалів із преси (медійний моніторинг) тощо

2.2

ВАЖЛИВІСТЬ РИНКУ

Ринок внутрішніх перевезень на таксі є елементом транспортної інфраструктури та важливим для розвитку мікро- та малого підприємництва в Україні, а також з точки зору тимчасового працевлаштування громадян які втратили роботу з тих чи інших причин. За оцінками УТМА, кількість осіб, задіяних в перевезеннях на таксі, складає понад **220 тис. осіб**, що становить близько **1%** від загальної кількості економічно активного населення.

Для пасажирів таксі ринок надає послуги з локальної мобільності та підвищеного комфорту пересування.

З точки зору територіальних громад та міст таксі є частиною транспортної системи.

2.3

АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ РИНКУ

КІЛЬКІСНІ ПАРАМЕТРИ РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТАКСІ

УКРАЇНА – РИНОК	ВЕЛИЧИНА
Ринок в цілому (дані 2017 року)	
Авто задіяних у перевезеннях	200 тис.
Водіїв задіяних в перевезеннях	220 тис.
Поїздок, Україна	280 млн шт./рік
% перевізників part-time	50%
Обсяг ринку перевезень	40 млрд грн
Обсяг ринку перевезень	36 млрд грн
Обсяг ринку ІДС	4 млрд грн
Ринок ліцензованих перевезень (дані 2015 року)	
Авто задіяних у перевезеннях	28 тис.
Авто задіяних у перевезеннях, %	14%
Поїздок в день	100 тис.
Обсяг ринку перевезень згідно стат. даних (ліцензованих)	0,6 млрд грн
% перевезень ліцензіатами в загальному обсязі	3%
Обсяг ринку ліцензованих перевезень (через серед. дохід), %	5,1%
% перевезень ліцензіатами в загальному обсязі (через серед. дохід)	30%
% тінізації ринку ліцензованих перевезень	95%

Джерело: УТМА, Uklon, розрахунки BRDO

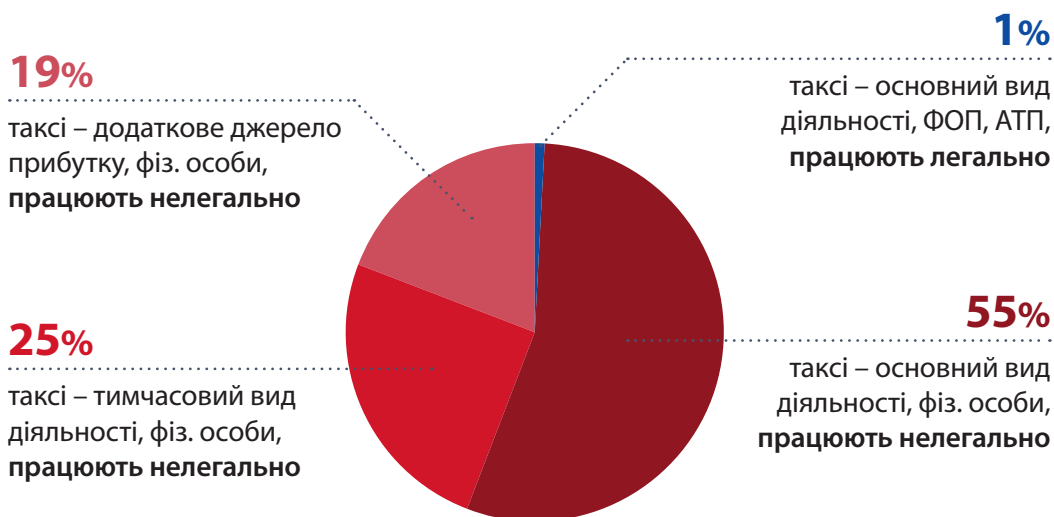
ОЦІНКА ОБСЯГУ РИНКУ ЧЕРЕЗ СЕРЕДНІЙ ДОХІД	ВЕЛИЧИНА
Авто ліцензіатів, Київ	4,1 тис.
Авто ліцензіатів в Одесі, Харкові, Львові, Дніпрі	4,1 тис.
Авто ліцензіатів, міста <1 млн	20 тис.
Водіїв на 1 авто	1,1
Валовий дохід (повна зайнятість, Київ)	45 тис. грн/міс.
Валовий дохід (повна зайнятість, Львів)	15 тис. грн/міс.
Валовий дохід (повна зайнятість, інші)	7 тис. грн/міс.
Обсяг ринку перевезень (ліцензованих)	5,1 млрд грн

Оцінка BRDO по даних УТМА, МІУ, ДСБТ, Uklon
Джерело: розрахунки BRDO (за 2017 рік)

УКРАЇНА – ЛІЦЕНЗОВАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	ВЕЛИЧИНА	РІК
Ліцензій в Україні	16 тис.	2017
Ліцензій в Києві	2 тис.	2017
Ліцензій в Одесі, Харкові, Львові, Дніпрі	2 тис.	2017
К-ть ТЗ задіяних в таксі	23,5 тис.	2015
К-ть ТЗ задіяних в ЛАНЗ	4,5 тис.	2015
Авто ліцензіатів, Україна	28 тис.	2015
Авто ліцензіатів, Київ	4,1 тис.	2015
Авто ліцензіатів в Одесі, Харкові, Львові, Дніпрі	4,1 тис.	2015
Авто ліцензіатів, міста <1 млн	20 тис.	2015
К-ть ТЗ на 1 ліцензію	2,2	
К-ть авто в юросіб	10	2018
К-ть авто у ФОП	1,2	2018
К-ть поїздок /водій	25	2018

Оцінка BRDO за даними УТМА, МІУ, ДСБТ, Uklon
Джерело: ДСБТ, МІУ, розрахунки BRDO

Значна частина перевізників працює на ринку без ліцензії та без реєстрації підприємницької діяльності. До таких відносяться, зокрема, тимчасово непрацюючі громадяни та громадяни, для яких робота з перевезення пасажирів на таксі є додатковим заробітком, а також і ті громадяни для яких робота з перевезення пасажирів на таксі є основним джерелом доходу.



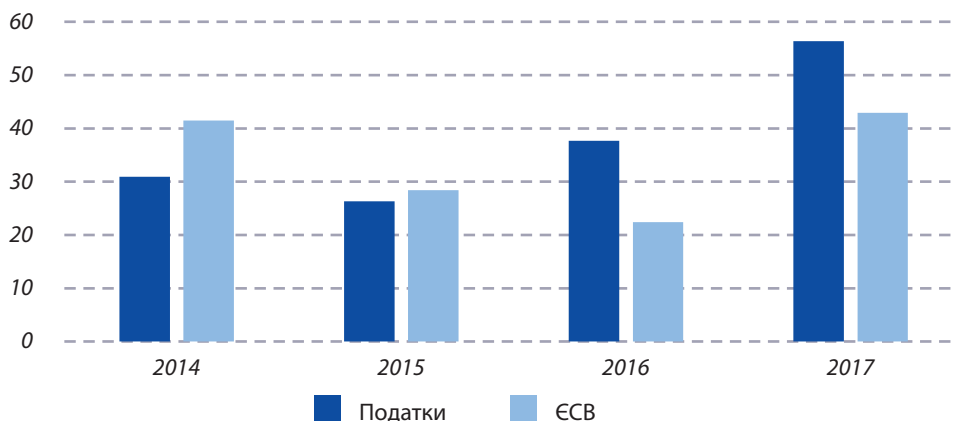
Джерело: УТМА

За даними ДСБТ станом на січень 2018 р. кількість ліцензій, які були видані для здійснення діяльності з перевезень на таксі, становила **15965**.

З урахуванням значної частини тіньового ринку, розрахунок індексів концентрації (наприклад, ННІ) позбавлений сенсу. Проте можна впевнено сказати про те, що в цілому по Україні ринок є висококонкурентним.

Обсяг ринку з урахуванням тіньового складає близько **40 млрд грн на рік** в Україні, це відповідає **0,5%** «білої» виручки. Але фактично, з огляду на те, що **98%** ринку займається нелегальними перевезеннями, частка податкових надходжень від легальних перевезень становить лише **0,01%** податкових доходів зведеного бюджету України.

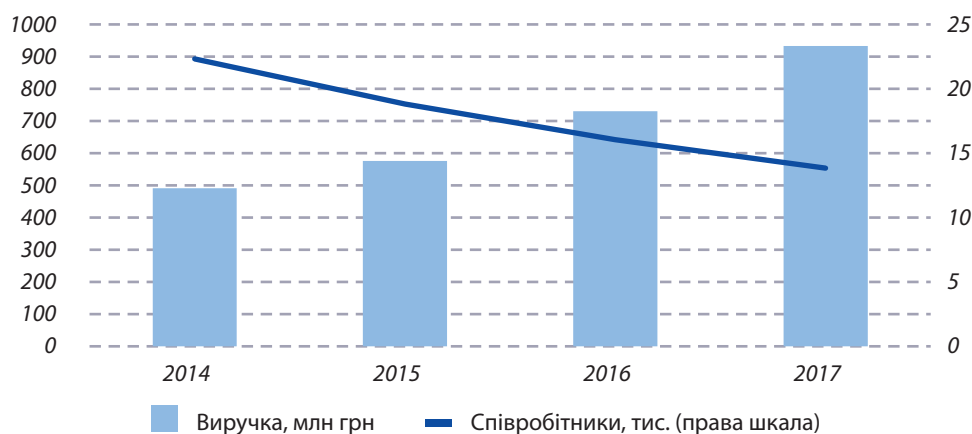
НАДХОДЖЕННЯ ВІД ТАКСІ ДО БЮДЖЕТУ ТА ПФУ, млн грн



Джерело: ДФС

На ринку переважають учасники ринку, зареєстровані як ФОП. За даними ДФС, кількість юридичних осіб з основним КВЕД 49.32 «Надання послуг таксі» становить **456**, фізичних осіб-підприємців – близько **10 тис.**

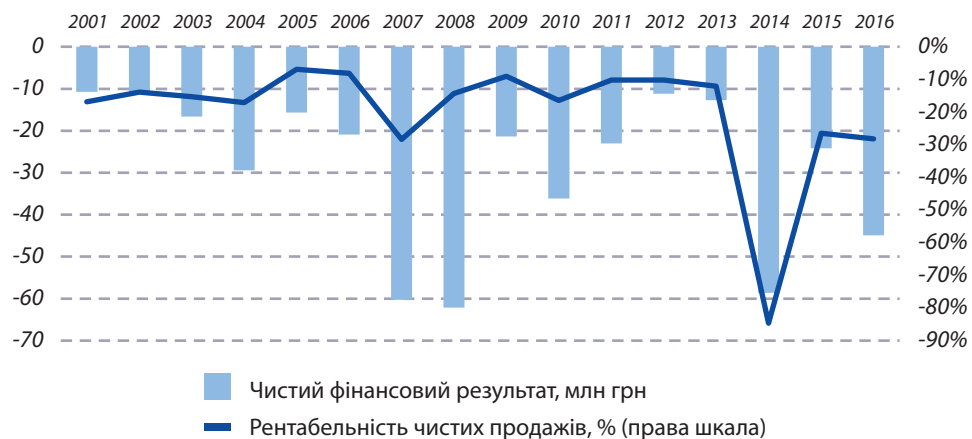
ДИНАМІКА РИНКУ ТАКСІ (ЗА КВЕД)



Джерело: ДФС

Цікавим є той факт, що в середньому діяльність таких юридичних осіб є збитковою. За останні **16** років, по яким є дані, чистий фінансовий результат був від'ємним. Кожен рік збитки перевищували прибутки в декілька разів.

ПРИБУТКОВІСТЬ ТАКСІ (ЮРОСОБИ ЗА КВЕД)



Джерело: YouControl

При цьому, в успішний місяць виручка ФОП-а, який працює на сучасному власному авто в м. Києві, може сягати **50-75 тис. грн**¹, чистий прибуток (в даному випадку це аналог заробітної плати) – **25 тис. грн**, і навіть доходити до **50 тис. грн** на місяць, за умови, що водій буде «жити в машині»².

КІЛЬКІСТЬ ВИДАНИХ ЛІЦЕНЗІЙ ІЗ ЗАЗНАЧЕНИМИ ВИДАМИ РОБІТ «ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ТАКСІ» («ТАКСІ») ТА «ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ЛЕГКОВИМИ АВТО НА ЗАМОВЛЕННЯ» («ЛАНЗ»)

	ВИД РОБІТ «ТАКСІ»	ВИД РОБІТ «ЛАНЗ» ³	ВИДИ РОБІТ «ТАКСІ» ТА «ЛАНЗ» ³	РАЗОМ
Юр. Особи	298	537	200	1,035
ФОП-и	9,352	1,587	902	11,841
Разом	9,650	2,124	1,102	12,876

Джерело: ДСБТ станом на 01.09.2017

Юридичні особи віддають перевагу ліцензії із зазначеним видом робіт «внутрішні перевезення пасажирів легковими авто на замовлення» (**52%**), що дає їм можливість співпрацювати з такими компаніями як UBER та Uklon (див. нижче). Значна частина юридичних осіб (**19%**) отримує ліцензії із зазначенням обох видів робіт – таксі та ЛАНЗ – щоб мати легальну можливість виконувати замовлення, які надходять як через сервіси UBER та Uklon, так і через традиційні ІДС.

Нижня оцінка кількості ІДС по Україні (в т. ч. незареєстрованих): **1 600 ІДС**

- ◆ Значна частина ІДС, особливо в малих містах, має лише один номер мобільного оператора та розташована в приватних помешканнях.
- ◆ В середньому по Україні витримується співвідношення **7-8 ІДС** на **10 тис.** населення. Виключення складають курортні та портові міста, де цей показник вищий.

Див. Додаток 7

¹ Дані від учасників ринку

² https://biz.censor.net.ua/resonance/3035425/glavnyyi_konkurent_uber_taksopark_stolitsy_lish_na_tret_udovletvoryaet_potrebnost_jiteleyi_v_taksi

³ ЛАНЗ – Вид робіт «Перевезення пасажирів легковими авто на замовлення»

2.4

ОПИС ЗАІНТЕРЕСОВАНИХ СТОРІН НА РИНКУ

2.4.1

МАПА ЗАІНТЕРЕСОВАНИХ СТОРІН

		СТУПІНЬ ІНТЕРЕСУ		
		Високий	Середній	Низький
МОЖЛИВІСТЬ ВПЛИВУ	Висока	<ul style="list-style-type: none"> Проф. асоціації учасників ринку (УТМА) 	<ul style="list-style-type: none"> ВР (А. Вадатурський та інші, розробка ПЗУ 3107)¹ 	<ul style="list-style-type: none"> Прем'єр-міністра України Єврокомісія
	Середня		<ul style="list-style-type: none"> МІУ ДФС (ініціатива запровадження дозволів на таксі) МЕРТ ДСБТ 	<ul style="list-style-type: none"> Міністерства фінансів України МФУ
	Низька	<ul style="list-style-type: none"> ДРС Пасажири Легальні перевізники Водії та пасажирів які спільно використовують транспорт. Компанії посередники carpooling/ridesharing 		<ul style="list-style-type: none"> Президент України Учасники тіньового ринку ІДС Інші міжнародні організації

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ здійснює, зокрема:²

- ◆ формування та реалізацію **державної політики** у сфері автомобільного транспорту;
- ◆ розвиток, будівництво, реконструкцію та **модернізацію інфраструктури**, зокрема, дорожнього господарства;
- ◆ **державний нагляд (контроль) за безпекою**, зокрема, на автомобільному транспорті.

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ³ реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, зокрема, автомобільному транспорті.

Повноваження Верховної Ради, Президента та Кабінету міністрів наведено в Додатку 4.

¹ Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання роботи таксі, легкових автомобілів на замовлення та інформаційно-диспетчерських служб»

² Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджено постановою КМУ від 30 червня 2015 р. № 460

³ Публічний звіт по основних показниках діяльності Державної служби з безпеки України на транспорті <http://dsbt.gov.ua/storinka/publicznyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-nonyaka>

2.4.2

ІНТЕРЕСИ ТА ПРОБЛЕМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ






СТЕЙКХОЛДЕР	ІНТЕРЕС(И)	ПРОБЛЕМА	
ПАСАЖИРИ	Бюджетний сегмент	Доступна ціна поїздок	<ul style="list-style-type: none"> Неможливість отримати компенсацію шкоди у випадках, які не покриваються або не повністю покриваються автоцивілкою (кількість постраждалих >5, пограбування тощо) Потенційні пасажери не мають можливості оцінити ризики поїздки з конкретним перевізником чи службою таксі
	Преміум сегмент	Якість та безпека поїздок	
	Ті хто не знають місцевий ринок таксі	Безпека Чесна ціна	
ПЕРЕВІЗНИКИ	Неліцензовані перевізники	Максимум доходів, мінімум податків	<p>Істотних проблем не виявлено</p> <p>Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій</p>
	Ліцензовані перевізники	Легалізація як ФОП (наприклад, для пенсійного стажу)	
		Максимум доходів, мінімум податків, чесна конкуренція	
«СЛУЖБИ ТАКСІ» (ІНФОРМАЦІЙНО-ДИСПЕТЧЕРСЬКІ СЛУЖБИ ТА ЇХ ПАРТНЕРИ-АГРЕГАТОРИ)	ІДС зареєстровані за кордоном (UBER та аналоги)	Максимум доходів, мінімум податків	<p>Істотних проблем не виявлено</p> <p>Істотних проблем не виявлено</p> <ul style="list-style-type: none"> Конкуренція з боку нелегальних ІДС Конкуренція з боку ІДС зареєстрованих за кордоном
	Нелегальні ІДС (незареєстровані як юр. особи)	Максимум доходів, мінімум податків	
	Легальні ІДС (зареєстровані як юр. особи)	Максимум доходів, мінімум податків	
ПРОВАЙДЕРИ СЕРВІСУ CARPOOLING/RIDESHARING	Водії та пасажери які спільно використовують транспорт. Компанії які надають послуги з організації carpooling/ridesharing	Визнання сервісу carpooling/ridesharing таким, який не є послугами таксі, та не має на меті отримання прибутку	Діяльність визначається як послуги таксі, що унеможливує існування сервісу.
РЕГУЛЯТОР – МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ		Забезпечення мінімально прийняттого рівня безпеки пасажирів	<p>Кількість ДТП з вини перевізників перевищує допустимий регулятором рівень (має бути визначений МінІнфра)</p> <ul style="list-style-type: none"> Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій Перевага за витратами незареєстрованих ІДС Перевага за витратами ІДС зареєстрованих за кордоном
		Забезпечення недискримінаційних правил гри для учасників ринку	

2.5

СЕРВІС CARPOOLING/RIDESHARING

На сьогоднішній день сервісом **carpooling/ridesharing**, що передбачає спільне використання приватного автомобіля за допомогою он-лайн сервісу пошуку попутників, користуються близько **3 млн** громадян України щорічно. За даними BlaBlaCar, в середньому це міжміські поїздки на дистанцію **286 км** в більш ніж **10 тис.** напрямках.

Законодавчо поняття carpooling/ridesharing в Україні не визначено, статус водія, пасажирів та компанії яка надає інформаційні послуги з організації carpooling/ridesharing не визначено, що спричиняє ризики плутанини цього сервісу з послугами таксі.

З юридичної практики  Франції,  Німеччини,  Італії,  Бельгії та  Нідерландів сервіс carpooling/ridesharing характеризується як такий, який не є підприємницькою діяльністю та не може бути джерелом доходу, оплата отримана водієм не може перевищувати його сукупні витрати на поїздку, такі поїздки не можуть бути регулярними, маршрут поїздки визначається водієм. Щоправда, насправді відповідні майданчики в Україні часто використовуються для продажу своїх послуг і комерційними перевізниками.

2.6

НОВІТНІ БІЗНЕС-МОДЕЛІ РОБОТИ СЕРВІСУ ТАКСІ

Традиційна бізнес-модель роботи сервісу таксі передбачає тісну взаємодію автотранспортного підприємства (АТП) та перевізника, при цьому АТП здійснює ремонт та обслуговування автомобіля, відповідає за проведення медичного огляду, виконує функцію інформаційно-диспетчерської служби, надає перевізнику замовлення та контролює процес їх виконання – фактично АТП, працевлаштовує водія навіть із власним авто та намагається власними можливостями збільшити виручку та зменшити витрати.

Новітні бізнес-моделі передбачають самостійну відповідальність перевізника за технічним станом автомобіля, медичним станом водія та пошуку замовлень, як за допомогою агрегаторів замовлень від пасажирів (наприклад, Uber) так і самостійно. При цьому агрегатор замовлень фактично тільки надає інформацію про потенційного пасажирів перевізнику, та отримує, у разі виконання замовлення, відсоток від вартості замовлення.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

- 1) Ринок таксі – ринок з високою конкуренцією.
- 2) Ринок переважно знаходиться в тіні – за нашими оцінками, тіньова частка ринку сягає **98%**.
- 3) В перевезення таксі задіяно **200 тис.** автомобілів, переважна частина яких належать приватним особам.
- 4) Державою видано лише майже **16 тис.** ліцензій, які включають окрім ліцензій на вид робіт «внутрішні перевезення пасажирів на таксі» ліцензії на вид робіт «внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення».
- 5) На ринку присутні до **1600** інформаційно-диспетчерських служб.
- 6) Обсяг «білого» ринку перевезень на таксі – майже **1 млрд грн на рік.**
- 7) Загальний обсяг ринку (включаючи тіньовий) – **40 млрд грн на рік.**
- 8) Обсяг тіньового ринку інформаційних диспетчерських служб – **4 млрд грн на рік.**

3 | ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ

3.1

ОЦІНКА ПРОБЛЕМ

П1. Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій та реєстрації підприємства

СТЕЙКХОЛДЕРИ

- ◆ Ліцензовані перевізники;
- ◆ ДСБТ.

ОПИС ПРОБЛЕМИ

- ◆ Нерівні умови ведення бізнесу. Перевага за витратами перевізників, які працюють без ліцензій (див. таблицю);
- ◆ Фактично неможливий контроль ДСБТ у частині виявлення нелегальних перевізників.

МАСШТАБ

Значний: 100% легального ринку перевезень

- ◆ Проблема зачіпає **13 тис.** ліцензованих перевізників, переважно ФОП-ів;
- ◆ Кількість неліцензованих перевізників – **200 тис.** (оцінка).

ГОСТРОТА

Висока. Наявне регулювання призводить до, у найкращому випадку, нерівних умов конкуренції між легальними перевізниками та нелегальними, фінансових ризиків через вибіркочу діяльність контролюючих органів, у найгіршому до неможливості легального ведення бізнесу.

ДИНАМІКА

Масштаб проблеми збільшується. Перевізники переходять в тінь. В 2017 році ДСБТ скасувало **8000** ліцензій перевізникам, які закрили ФОП, що становить **третину** від всіх виданих ліцензій.

ЛІЦЕНЗОВАНІ ПЕРЕВІЗНИКИ ЗНАХОДЯТЬСЯ В НЕВИГІДНИХ УМОВАХ В ПОРІВНЯННІ З НЕЛІЦЕНЗОВАНИМИ¹

ГРУПА СТАТЕЙ	СТАТТЯ	ЛІЦЕНЗОВАНІ ПЕРЕВІЗНИКИ (ТАКСІ ТА ЛЕГКОВІ АВТО НА ЗАМОВЛЕННЯ)	НЕЛІЦЕНЗОВАНІ ПЕРЕВІЗНИКИ	ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	ПРІОРИТЕТ
Доходи та вигоди	Можливість співпраці з ІДС	Так	Так (напрямую або через посередника для UBER)	Співпраця легальних та нелегальних ІДС з неліцензованими перевізниками	1
	Можливість роботи зі стоянок	Так	Так	Ліцензовані перевізники не мають переваг в доступі до інфраструктури	5
	Можливість використання символіки таксі	Так	Так	Відсутність контролю за нанесенням символіки таксі на ТЗ	5
	Інші вигоди	Податковий стаж	Допомога по безробіттю	Не є проблемою	
Операційні витрати та обтяження, інші періодичні платежі	Оплата послуг посередника	-	Для UBER – так (щотижня 6% або щоденно 10%) ²	Не є проблемою	
	Податки та збори під час роботи (щоквартально)	Юр особа: податок на прибуток, ПДФО та ЄСВ працівників. ФОП: єдиний податок 744 грн/міс. або 5% ³ , ЄСВ 819 грн/міс. (+ час на підготовку та подачу звітності)	- (хоча мають сплачувати ПДФО= 18%)	Контроль за сплатою громадянами ПДФО з доходів від роботи в режимі «таксі» без реєстрації ФОП неефективний	3
	Виконання ліц.умов	Технічні огляди Медичні огляди	-	Не є проблемою	
	Санкції та штрафи	Ризик перевірок, штрафів до 34000 грн , відкликання ліцензії	Ризик покарання за здійснення незаконної підприємницької діяльності → 0	Низька ймовірність реального покарання перевізника за незаконну підприємницьку діяльність	4
	Витрати на ЖКГ (для ФОП-ів)	Субсидії мінімальні, якщо взагалі є (для ФОП 3ї групи дохід встановлений на рівні 4x1800 = 7200 грн , 2ї групи - 5400 грн)	Можливі (до 2000 грн/міс.)	Недосконалий механізм розрахунку та призначення субсидій ЖКГ	2
Інвестиції	Реєстрація ФОП та отримання ліцензії перевізника	1700 грн + Час на реєстрацію ФОП та отримання ліцензії	-	Висока вартість легального входу на ринок Складність отримання ліцензії	4
	Витрати на облаштування одного автомобіля	Таксометр (тільки для таксі): 7-10 тис. грн (або платіж «консультантам» 1-2 тис. грн) Банківський термінал: 15 тис. грн РРО (для доходу >1 млн грн)	-	Висока вартість легального входу на ринок	4
	Створення матеріально-технічної бази	Вимоги до матеріально-технічної бази (для юр.осіб)	-	Висока вартість легального входу на ринок	4

¹ Показано тільки ті статті по яких є різниця

² <http://forbes.net.ua/ua/business/1411653-korisni-paraziti-chomu-uber-vikoristovue-poserednikiv>

³ Для групи 2 до 20% від мінімальної заробітної плати. Встановлюється місцевими радами. ст. 293.2 Податкового кодексу України

П2. Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками

СТЕЙКХОЛДЕР

Державна фіскальна служба.

ОПИС ПРОБЛЕМИ

Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками.

МАСШТАБ

- ◆ До **2 млрд грн** надходжень від ЄСВ;
- ◆ Від **2 млрд грн** надходжень податків;
- ◆ Припущення: Всі перевізники є ФОП-ами, і вони декларують **нульові** доходи.

ДИНАМІКА

Масштаб проблеми зростає. Частка надходжень податків та ЄСВ від перевізників падає (див. розділ Ринок).

П3. Низька дисципліна сплати податків та зборів ІДС

СТЕЙКХОЛДЕР

ДФС.

ОПИС ПРОБЛЕМИ

Низька дисципліна сплати податків та зборів ІДС.

МАСШТАБ

Потенційно бюджет недоотримає від **200 млн грн**.

ПОКАЗНИК	ЗНАЧЕННЯ
Оборот галузі	40 млрд грн
Середня плата за обслуговування ІДС	10%
Оборот ІДС	4 млрд грн
Ставка податку на прибуток ФОП	5%
Очікувана сума збору податків з ІДС	0,2 млрд грн

ГОСТРОТА

Гостра. Відсутність контролю з боку ДФС призводить до подальшої тінізації ІДС, надання послуг з закордону, відсутності мотивації до використання безготівкових розрахунків. Наразі легальна робота ІДС з використанням безготівкового розрахунку не має сенсу.

ДИНАМІКА

Масштаб проблеми незмінний. Наразі немає даних, що фіскальна дисципліна знижується. Принаймні, ефективна ставка легального ринку залишалась майже незмінною протягом 2014-2016 років.

П4. Цінова перевага нелегальних ІДС

СТЕЙКХОЛДЕРИ

Легальні ІДС (zareєстровані як юридичні особи або ФОП).

ОПИС ПРОБЛЕМИ

Завдяки ухиленню від сплати податків нелегальні ІДС конкурують за перевізників з легальними та можуть пропонувати перевізникам комісію за свої послуги на **5-20%** нижче за легальні ІДС.

	ІДС ЗАРЕЄСТРОВАНІ ЯК ЮРИДИЧНІ ОСОБИ ЧИ ФОП-И	ІДС НЕ ЗАРЕЄСТРОВАНІ ЯК ЮР.ОСОБИ ЧИ ФОП-И (НЕЛЕГАЛЬНІ ІДС)
Залучення до перевезень неліцензованих перевізників які не сплачують податки (існує заборона, відсутнє покарання)	Можливе використання компаній-прокладок між неліцензованим перевізником та ІДС(комісія до 10%)	Так, 100%
Мінімізація обсягів перевезень	Можлива (проте існує ризик перевірок та штрафів)	Так, 100%
Сплата податку з комісії за диспетчерське обслуговування	Юр.особи: податок на прибуток 18% (з доходу від диспетчерського обслуговування) + 1,5% військовий збір ФОП-и: 5% від доходів	Несплата податків з комісії. -> Нелегальні ІДС конкурують за перевізників з легальними та можуть пропонувати комісію на 5%-20% нижче за легальні ІДС

МАСШТАБ

Проблема стосується **120+¹** легальних (ліцензованих) ІДС.

ГОСТРОТА

Середня. Проблема існування нелегальних ІДС згадується учасниками ринку в основному в контексті необхідності зменшення частки легальних перевізників.

ДИНАМІКА

- ◆ Динаміка проблеми **не явна**, проте в перспективі можна очікувати її зниження;
- ◆ Можна очікувати, що ринок буде консолідуватись навколо найбільших ІДС (таких як UBER, Uklon та аналоги), в той час як дрібні ІДС, в тому числі нелегальні ІДС, будуть втрачати частку ринку:
 - ... В заданому ціновому сегменті для ІДС яка використовує механізми рейтингування пасажирів та водіїв працює ефект «сніжного кому» — з ростом кількості залучених до перевезення автомобілів для вибраної ІДС:
 - Якість обслуговування росте, оскільки (1) час очікування пасажиром машини падає, (2) механізм рейтингування водіїв та пасажирів, який забезпечує якість сервісу, працює краще завдяки масштабу;
 - Собівартість диспетчерського обслуговування падає;
 - Собівартість перевезень залишається незмінною.
 - ... Великі ІДС можуть надавати послуги диспетчеризації одразу в декількох цінових сегментах.

¹ Інформація про сплату або несплату пасажирами та перевізниками ПДВ, як і про умови договорів між перевізниками та UBER, в публічному доступі відсутня

П5. Несплата перевізниками ПДВ при роботі із закордонними ІДС

СТЕЙКХОЛДЕРИ

Легальні ІДС (zareєстровані як юридичні особи).

КОНТЕКСТ ПРОБЛЕМИ

Представники ІДС називають конкуренцію з боку UBER, Uklon однією з основних проблем ринку.¹

КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ UBER, UKLON ТА АНАЛОГІЧНИХ ІДС	ВПЛИВ НА ІНШИХ УЧАСНИКІВ РИНКУ	КОМЕНТАР
Бізнес-модель, яка передбачає масову співпрацю з неліцензованими перевізниками через посередників	НЕЗНАЧНИЙ В умовах України це не є вирішальним фактором, оскільки більшість учасників ринку (ІДС) також залучають до роботи неліцензованих перевізників. Виключенням є ІДС які працюють в преміальному сегменті виключно з ліцензованими перевізниками	Учасники ринку знаходяться в рівних умовах. Втручання регулятора не потрібне
Зручний мобільний додаток	НЕЗНАЧНИЙ Мобільний додаток може бути скопійований більшістю ІДС	Учасники ринку знаходяться в рівних умовах. Втручання регулятора не потрібне
Доступ до дешевого фінансового ресурсу	ЗНАЧНИЙ Можливість на тривалий час встановлювати низькі ціни для пасажирів та високі бонуси для водіїв дозволяє залучити критичну масу пасажирів та водіїв (суттєво більшу за інших учасників), після чого починає працювати ефект масштабу, який в перспективі призводить до збільшення частки ринку UBER, Uklon за рахунок інших учасників.	Учасники ринку знаходяться в не рівних умовах
Реєстрація в юрисдикції пільговим оподаткування прибутків. (UBER BV)	ПОМІРНИЙ Якщо zareєстрована за кордоном ІДС надає послуги в Україні, то виникає імпорт послуги , з якого має сплачуватись ПДВ за ставкою 20% . Якщо пасажир сплачує за проїзд перевізнику, то послугу ІДС імпортував перевізник. <i>Можливо</i> ² несплата ПДВ перевізниками при імпорті послуг UBER BV надає перевагу в 5% ³ від ціни перевезень. (ФОП-и є платниками ПДВ при імпорті послуги). Якщо пасажир сплачує за проїзд картою через мобільний додаток, то послугу імпортував пасажир. З імпорту послуги фізичною особою ПДВ не сплачується.	В обмеженій кількості випадків ІДС zareєстровані за кордоном <i>можливо</i> мають перевагу в 5% ³ від ціни перевезень, яка витікає з несплати ПДВ перевізниками при імпорті послуг ІДС

¹ Інтерв'ю BRDO з учасниками ринку в м. Києві, м. Вінниці

² Інформація про сплату або несплату пасажирими та перевізниками ПДВ, як і про умови договорів між перевізниками та UBER, в публічному доступі відсутня

³ При комісії з замовлення 25% та ставці ПДВ = 20% конкурентна перевага може становити 5% від ціни перевезень.

ОПИС ПРОБЛЕМИ

В обмеженій кількості випадків ІДС зареєстровані за кордоном можливо мають перевагу в **5%** від ціни перевезень, яка витікає з несплати ПДВ перевізниками при імпорті послуг ІДС.

МАСШТАБ

120+ легальних ІДС.

ГОСТРОТА

Низька. Конкуренти не приділяють цій проблемі значної уваги. **5%** ціни навряд чи є вирішальним фактором при залученні клієнта.

ДИНАМІКА

Зі збільшенням частки ринку зареєстрованих за кордоном ІДС масштаб проблеми буде зростати.

П6. Ризики пасажирів, які не повністю покриваються автоцивілкою (ОСЦПВ)

СТЕЙКХОЛДЕРИ

Пасажири.

ПРОБЛЕМА

Неможливість отримати компенсацію шкоди у випадках, які не покриваються або не повністю покриваються автоцивілкою (кількість постраждалих **>5**, пограбування водієм тощо).

В разі настання ДТП пасажир таксі має право на відшкодування шкоди життю та здоров'ю за рахунок автоцивілки (ОСЦПВ)¹. Розмір страхової суми за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, становить **200 тисяч гривень на одного потерпілого².**

Особливі випадки:

- 1 Якщо пасажир має **особисте страхування від нещасних випадків на транспорті**, він не має права на відшкодування за рахунок автоцивілки (ОСЦПВ), при цьому сума відшкодування менша і становить **6 000 неоподатковуваних мінімумів** доходів громадян (**102 тис. грн**)³.
- 2 Якщо **автомобіль таксі не має полісу автоцивілки (ОСЦПВ), в тому числі автомобіль на іноземних номерах**, або якщо такий поліс визнаний недійсним, відшкодування сплачує гарантійний фонд Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ)⁴. В разі відмови у виплаті або зниження розміру відшкодування з боку МТСБУ потерпілий пасажир може звернутись в Національну комісію, що здійснює регулювання у сфері ринків фінансових послуг (Нацкомфінпослуг).

¹ Ст. 22 ЗУ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ

² Ст. 9 ЗУ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ

³ Ст. 32 ЗУ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ

⁴ Ст. 41.1. ЗУ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ

ІДС не несе відповідальність перед потерпілим пасажиром. Формально ІДС надає інформаційні послуги та не є відповідальним за організацію перевезення. Відповідно, позовна заява від пасажирів про відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП до ІДС, через яке було здійснено виклик таксі, не має судової перспективи. Крім того, поширеною є практика, коли ІДС в разі неможливості виконати замовлення передають замовлення одна одній, що ще більше ускладнює ситуацію.

Водій таксі несе відповідальність за життя і здоров'я пасажирів, псування або втрату прийнятого до перевезення багажу. (п.155 176-п КМУ «Правила надання послуг пасажирського транспорту») Проте відповідальність водія не визначена. Крім того, більшість водіїв не є офіційно водіями таксі, тому норма фактично не працює.

Відшкодуванню підлягають лише документально підтверджені витрати на лікування. Це може становити проблему для потерпілих пасажирів у випадках, коли пацієнтам пропонують оплатити лікування у вигляді благодійних внесків. Такі благодійні внески не можуть бути визнаними витратами на лікування.

Обов'язкове особисте страхування пасажирів перевізником передбачене п. 16 Ліцензійних умов лише для замських перевезень таксі, але на практиці не використовується через відсутність контролю.

Добровільне особисте страхування пасажирів перевізником застосовується деякими диспетчерськими службами та перевізниками.

Кількість ДТП з постраждалими пасажирами таксі, за оцінками BRDO, становить 100-200 випадків на рік, що складає приблизно **15%** від загальної кількості ДТП з таксі, включаючи ДТП з неліцензованими перевізниками¹.

Кількість пасажирів таксі, які не мають права на повну компенсацію шкоди життю або здоров'ю, не перевищує 200 осіб на рік:



Нещасний випадок, не пов'язаний з ДТП (наприклад, розбійний напад на пасажирів, в т.ч. з боку водія таксі). Кількість таких випадків складає від **0** до **4** випадків на рік по всій Україні². Ймовірність такої події під час поїздки на таксі надзвичайно низька.



Випадки ДТП, коли вартість лікування перевищує ліміт 200 тис. Оцінити кількість таких випадків складно, оскільки статистика по вартості лікування відсутня. В будь-якому випадку цифра не перевищує загальну кількість пасажирів таксі постраждалих в ДТП (див. вище).

МАСШТАБ

Невизначена частка із **100-200** постраждалих пасажирів таксі на рік (див. оцінки вище).

ГОСТРОТА

Низька. Наразі відсутня інформація про випадки, в яких постраждалих в наслідок ДТП з вини водія таксі (в т.ч. перевізника без ліцензії) пасажир звертався за відшкодуванням до страхової або до МТСБУ та не отримав компенсації³.

ДИНАМІКА

Невизначена.

¹ Оцінки експертів BRDO на основі даних ДСБТ 2016-17 рр., досліджень ринку таксі ПФ 2015-17 рр.

² Моніторинг онлайн-преси за період 2010-2018 рр.

³ Моніторинг онлайн-ЗМІ за період 2014-2018 рр.

П7. Символіка таксі не є гарантією якості та безпеки перевезень

СТЕЙКХОЛДЕРИ

- ◆ Населені пункти, територіальні громади;
- ◆ Пасажири, незнайомі з місцевим ринком таксі.

ОПИС ПРОБЛЕМИ

Для населених пунктів та територіальних громад питання символіки таксі є репутаційним фактором, який впливає на привабливість регіону для туризму та бізнесу. Через відсутність контролю символіка таксі не прикрашає регіон та вводить у оману пасажирів.

У частини пасажирів, зокрема у іноземців, є очікування, що ринок таксі регулюється державою, зокрема право використання символіки таксі контролюється відповідними органами, і до перевезень допускаються лише перевізники відповідного кваліфікаційного рівня на технічно справних автомобілях.

В той же час значна частина перевізників з символікою таксі, особливо за межами обласних центрів, не мають ліцензій на перевезення пасажирів.

Пасажири, які не знають місцевий ринок таксі, наприклад, нерегулярно користуються таксі, або прибули з іншого міста, не володіють достовірною інформацією про репутацію перевізника чи служби таксі та не можуть оцінити ризики поїздки з конкретним перевізником чи службою таксі. В результаті пасажир вимушений брати на себе ризик поїздки з неперевіреним ніким водієм на автомобілі в невідомому технічному стані.

Окрему категорію пасажирів становлять мандрівники (часто іноземці), яку винаймають таксі на вокзалах та в аеропортах, де на стоянках для таксі стоять автомобілі з символікою таксі, які в переважній більшості не мають ліцензій таксі. Кількість таких пасажирів <1%. Проте, якість служб таксі в найбільших містах України впливає на імідж України за кордоном.

Сучасні технології дозволяють частково позбутись проблеми асиметрії інформації між пасажиром та водієм шляхом рейтингування пасажирів та водіїв через мобільні додатки.

МАСШТАБ

Середній. Тисячі пасажирів (в т.ч. іноземців), які наймають таксі на стоянках біля торговельних центрів, вокзалів, аеропортів.

ГОСТРОТА

Низька. Інакше наявність механізму рейтингування водіїв через мобільний додаток була б вирішальним фактором.

ДИНАМІКА

Позитивна. Ризики знижуються через використання мобільних додатків та рейтингу водіїв.

3.2

ПРІОРИТИЗОВАНІ ПРОБЛЕМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ

СТЕЙКХОЛДЕР	ПРОБЛЕМА	ТЕМА	МАСШТАБ	ГОСТРОТА ³	ДИНАМІКА ³	ПРІОРИТЕТ ³	КОМЕНТАР ЩОДО ВИБОРУ ПРІОРИТЕТУ
Ліцензовані перевізники	П1. Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій та реєстрації підприємництва	Нерівні умови ведення бізнесу	13 тис. перевізників ¹	Висока	↑	Високий	% тіньового ринку зростає
ДФС	П2. Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками	Збір податків	До 2 млрд грн в разі якщо всі перевізники – ФОП-и ²	Висока	↑	Високий	Питання є актуальним для Мінфіну
ДФС	П3. Низька дисципліна сплати податків та зборів ІДС	Збір податків	160+ млн грн ²	Середня	↑	Середній	Сегмент ІДС сам по собі не привертає уваги ДФС, хоча пов'язаний зі питанням сплати податків перевізниками
ІДС (в т.ч. закордонні)	П4. Цінова перевага нелегальних ІДС	Нерівні умови ведення бізнесу	120+ легальних ІДС (7,5% від загальної кількості) ^{1,2}	Середня	↑	Середній	Динаміка зростає, з часом нелегальні ІДС будуть акумулювати більший прибуток за легальні
ІДС зареєстровані в Україні	П5. Несплата перевізниками ПДВ при роботі із закордонними ІДС	Нерівні умови ведення бізнесу	Зачіпає 120+ легальних перевізників	Низька	↑	Низький	В обмеженій кількості випадків ІДС зареєстровані за кордоном можливо мають перевагу в 5% від ціни перевезень, яка витікає з несплати ПДВ перевізниками при імпорті послуг ІДС
Пасажири	П6. Існують ризики пасажирів, які не повністю покриваються автоцивілкою (ОСЦПВ)	Безпека	Невизначена частка із ~100-200 постраждалих пасажирів таксі на рік	Низька	↑	Низький	Є автоцивілка (ОСЦПВ), яка робить гостроту питання низькою. Також є добровільне страхування пасажирів, яке застосовується перевізниками та ІДС, зокрема Uklon, Еліт Таксі
Пасажири	П7. Символіка таксі не є гарантією якості та безпеки перевезень	Безпека	Тисячі пасажирів (в т.ч. іноземців), які наймають таксі на стоянках біля торговельних центрів, вокзалів, аеропортів	Низька	↑	Низький	Динаміка зростає, проблема у подальшому буде погіршувати імідж України зі зростанням кількості іноземців, що використовують таксі
Регулятор МІУ	Безпека перевезень пасажирів	Безпека	До 1500 ДТП/рік , з них 100-200 з постраждалими ¹	–	стала (дані лише за 2 роки)	Не є проблемою	Сам по собі рівень безпеки не є проблемою. Регулятор має визначити прийнятний рівень виходячи з досвіду інших країн. (Для порівняння: у Великобританії в 2014 р. загинуло 15 пасажирів таксі, поранено 216 ⁵)

¹ Оцінки експертів BRDO на основі даних ДСБТ

² Оцінки експертів BRDO на основі даних ДФС

³ Експертна оцінка BRDO

⁴ Оцінка BRDO на основі даних ДСБТ, УТМА

⁵ Reported Road Casualties Great Britain: 2014, Annual Report

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Першочерговими проблемами, на яких необхідно сконцентруватись при формуванні політик (див. розділ 7), є:

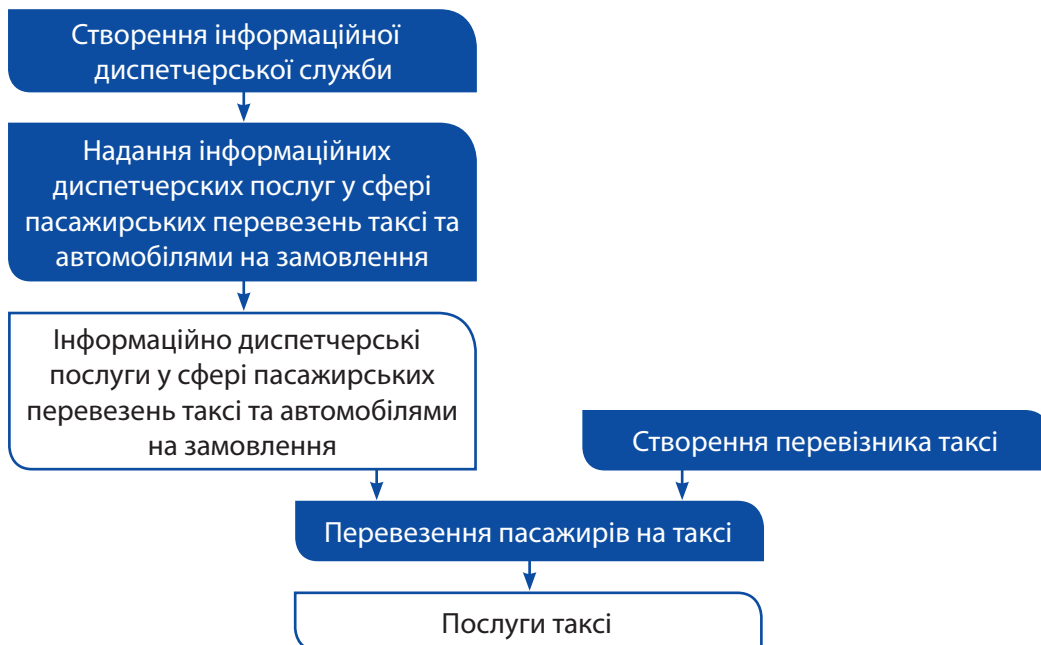
- 1 П1. Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій та реєстрації підприємництва.
- 2 П2. Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками.
- 3 П3. Низька дисципліна сплати податків та зборів ІДС.
- 4 П4. Цінова перевага нелегальних ІДС.

4 | ІСНУЮЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ

4.1

ОГЛЯД БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ РИНКУ

МИ ВИДИЛИЛИ НА РИНКУ 4 ОСНОВНИХ БІЗНЕС-ПРОЦЕСИ:



4.1.1

БІЗНЕС-ПРОЦЕС «ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ТАКСІ»

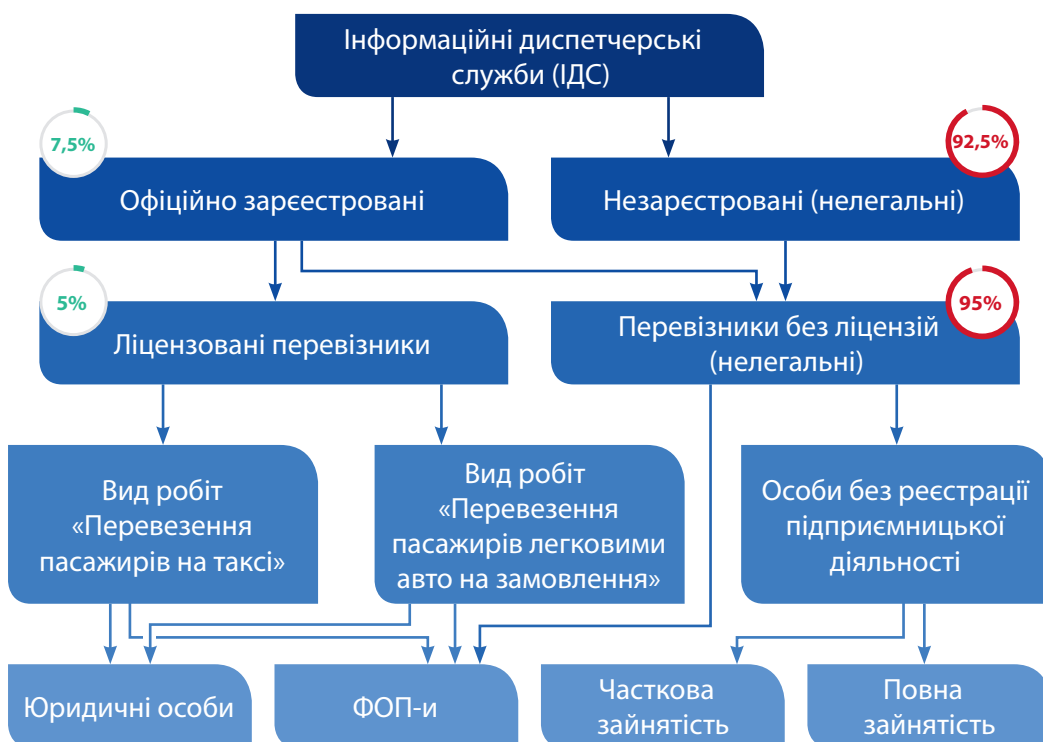
Процес обслуговування клієнта може варіюватися в залежності від обраної бізнес моделі. В узагальненому вигляді типовий процес обслуговування клієнта виглядає так:



Щоб користуватися послугами ІДС, перевізники попередньо сплачують за підключення до ІДС. Перевізник може підключитись одночасно до декількох ІДС. Також існує практика коли перевізник отримує частину плати за перевезення,

а інша частина перераховується ІДС за інформаційний супровід, яскравим прикладом цього є UBER.

Взаємодія між клієнтом та ІДС може відбуватись за допомогою телефону, мобільного додатку в смартфоні, web-застосунку тощо.



Перевізники, які надають послуги з перевезення пасажирів на таксі, отримують **ліцензії** на види робіт: «перевезення пасажирів на таксі» або «перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення». Хоч ліцензія на перевезення пасажирів на замовлення і не надає права здійснювати перевезення пасажирів на таксі, практика щодо використання такої для перевезення пасажирів на таксі є досить поширеною. Основними відмінностями між цими видами робіт є вимоги щодо обладнання автомобіля.

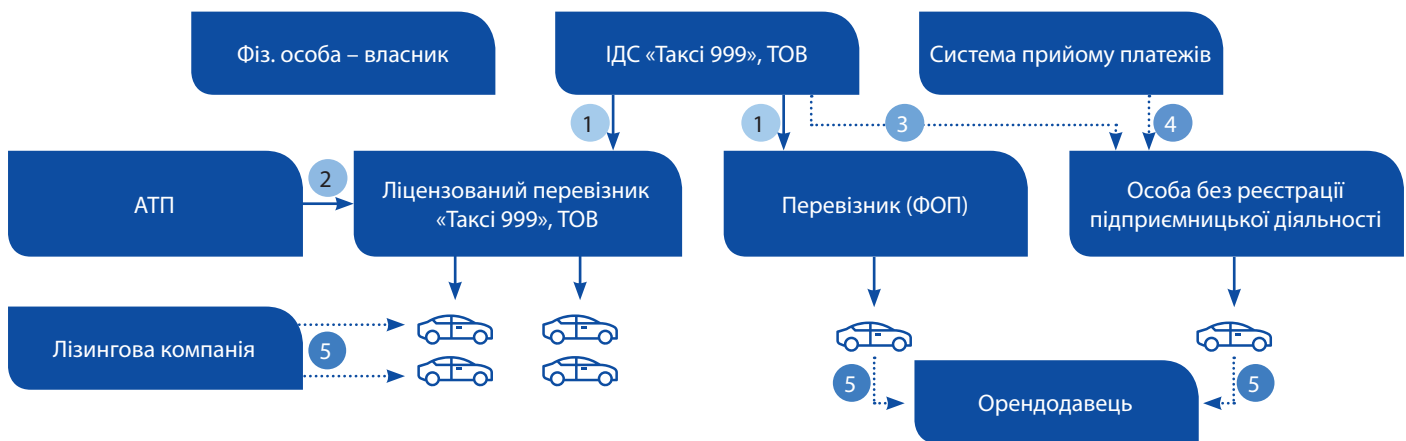
ЗУ «Про автомобільний транспорт» визначає таксі як «легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку». Проте цих вимог в повному обсязі не дотримується переважна кількість перевізників, як ліцензованих так і неліцензованих.

У випадку здійснення діяльності перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення необхідно укласти договір. Договір має бути укладений «у письмовій формі і повинен містити інформацію про основні характеристики обслуговування, відповідальність сторін, форму та строк проведення розрахунку, марку і клас транспортного засобу, його облаштування, наявність додаткового технічного обладнання. Договір може бути укладений: окремо на кожну послугу з визначенням часу та місця посадки пасажирів (групи пасажирів), місця та орієнтовного часу прибуття, а також загального розміру оплати послуги; на встановлений строк обслуговування з визначенням переліку обов'язків, що покладаються на ... перевізника»¹. Обов'язкова форма договору відсутня.

¹ Ст. 105 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затв. постановою КМУ від 18.02.1997р. N 176

ВИД РОБИТ, ЗАЗНАЧЕНИЙ В ЛІЦЕНЗІЇ	ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ТАКСІ	ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЯМИ НА ЗАМОВЛЕННЯ
Ліцензійні вимоги (відмінності)	Таксометр, обладнання транспортного засобу помаранчевим ліхтарем, сигнальним ліхтарем червоного та зеленого кольору, нанесені композиції з квадратів, розташовані у шаховому порядку на дверцятах автомобіля	Наявність попередньо укладеного договору на перевезення
Преференції та заборони (відмінності)	Відсутні	Забороняється оформляти послугу та здійснювати посадку пасажирів: <ul style="list-style-type: none"> ● на шляху проходження; ● на зупинках транспорту, стоянках таксі; ● у місцях, не передбачених договором. Не дозволяється його облаштування (повністю або частково) з відтворенням будь-яких ознак таксі
Підходить для роботи перевізників з такими ІДС:	Еліт-таксі, Євро-таксі	Uber, Uklon

ТИПОВА СТРУКТУРА СЛУЖБИ ТАКСІ АБО ЛЕГКОВИХ АВТО НА ЗАМОВЛЕННЯ



- де
- 1 договір про інформаційно-диспетчерське обслуговування
 - 2 договір з АТП про стоянку, медогляд, техогляд і ремонт
 - 3 анонімна реєстрація в ІТ-системі ІДС
 - 4 передоплата за інформаційно-диспетчерське обслуговування
 - 5 договори лізингу або оренди

- ◆ Як правило, служба таксі складається з декількох юридичних осіб;
- ◆ ІДС є окремою юридичною особою, на яку зареєстровані засоби комунікації (телефони, web-сайт тощо);
- ◆ Перевезення під умовною ТМ «Таксі 999» здійснюють власними або орендованими авто:
 - ... ліцензований перевізник;
 - ... ФОП-и з якими укладено договори на обслуговування ІДС;
 - ... самозайняті особи без реєстрації підприємницької діяльності;
- ◆ При цьому ТМ «Таксі 999» може належати сторонній фізичній особі;
- ◆ Технологія дозволяє ІДС співпрацювати в т.ч. з **анонімними** перевізниками без укладання договорів. Для цього перевізник реєструється в ІДС під позивним та здійснює передплату послуг ІДС;
- ◆ За відсутності у перевізника власного АТП перевізник укладає договір з будь-яким АТП на виконання вимог ліцензійних умов.

Перевізники повинні дотримуватись Ліцензійних умов¹.

¹ Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (постанова КМУ від 02.12.2015 №1001)

ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ ДЛЯ ПЕРЕВІЗНИКІВ ТАКСІ ТА ЛЕГКОВИМИ АВТОМОБІЛЯМИ НА ЗАМОВЛЕННЯ

ТЕМА	ВИМОГИ ДО ЛІЦЕНЗІАТУ (ПЕРЕВІЗНИК З НАЙМАНИМИ ВОДІЯМИ)			ВИМОГИ ДО ЛІЦЕНЗІАТУ (САМОЗАЙНЯТИЙ ПЕРЕВІЗНИК ¹)	
	ВИМОГИ ДО ПРОЦЕСУ	МАТ. ТЕХНІЧНА БАЗА	ПЕРСОНАЛ	ВИМОГИ ДО ПРОЦЕСУ	МАТ.ТЕХНІЧНА БАЗА, ПЕРСОНАЛ
Здійснення перевезень	Допускати до перевезень лише ТЗ та водіїв які відповідають встановленим вимогам ²	<ul style="list-style-type: none"> ● ТЗ – власні, орендовані, отримані в кредит або лізинг ● ТЗ внесений в ЄДРПОУ² ● Для ТЗ задіяних в таксі – відповідне обладнання⁵ 	Водії: <ul style="list-style-type: none"> ● категорія В, – стаж 3+ роки, – вік 21+ ● пройшли мед. огляди та навчання 	Аналогічно перевізнику з найманими водіями	Аналогічно перевізнику з найманими водіями
Зберігання ТЗ	Зберігання ТЗ на визначених стоянках	Гаражі, майданчики, стоянки для зберігання ТЗ поза житловими зонами (власні/оренда)	–	–	–
Контроль тех. стану ТЗ	Регулярний контроль технічного стану ТЗ	Засоби для: <ul style="list-style-type: none"> ● перевірки технічного стану ТЗ ● проведення ТО для ТЗ ● проведення відновлення ТЗ 	Технічний персонал (або керівник, водій) відповідної кваліфікації ³	<ul style="list-style-type: none"> ● Щозмінні тех. огляди і випробувань ТЗ водієм ● Проведення сервісного обслуговування, ТО та ремонтів з відмітками в сервісній книжці⁷ 	–
Контроль за станом здоров'я водіїв	<ul style="list-style-type: none"> ● Періодичні мед. огляди ● Щозмінні (передрейсові та післярейсові) мед. огляди 	Спеціальне приміщення для проведення щозмінних медичних оглядів водіїв, яке відповідає вимогам відповідного табеля оснащення	Медичні працівники відповідної кваліфікації ⁴ (якщо водіїв N<100 можливий аутсорсинг)	Періодичні мед.огляди	–
Запобігання скоєнню ДТП	Інструктажі з безпеки для водіїв у визначеному МінІнфра порядку ⁶	–	–	–	–
Перша допомога потерпілим в ДТП	Навчання водіїв першої домедичної допомоги потерпілим в ДТП	–	–	Аналогічно перевізнику з найманими водіями	–
Облік ДТП	<ul style="list-style-type: none"> ● Вести облік ДТП із ТЗ ● Повідомляти ДСБТ про ДТП із загиблими, травмованими 	–	–	Аналогічно перевізнику з найманими водіями	–
Страхування	Водіїв, пасажирів від нещасних випадків на транспорті, автоцивілка	–	–	Аналогічно перевізнику з найманими водіями	–
Зберігання документів	Доступ ДСБТ до пов'язаних з ліцензією документів	Службове приміщення для збереження документів	–	Аналогічно перевізнику з найманими водіями	Аналогічно перевізнику з найманими водіями

ПРИМІТКИ ДО ТАБЛИЦІ ЛІЦЕНЗІЙНИХ ВИМОГ:

¹ **Автомобільний самозайнятий перевізник** – це фізична особа-суб'єкт господарювання, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв (ст.1 ЗУ Про автомобільний транспорт).

² Допускати до перевезень транспортні засоби, які:

◆ **Зареєстровані** відповідно до «Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» (постанова КМУ від 07.09.1998 №1388);

◆ **Є власністю ліцензіата** та мають свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу **або надані ліцензіату в оренду, кредит, лізинг** і мають свідоцтво про реєстрацію та тимчасовий реєстраційний талон, якщо передбачено їх оформлення;

◆ **Прошли обов'язковий технічний контроль** та щодо яких складено протокол перевірки технічного стану транспортного засобу згідно з «Порядком проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів» (постанова КМУ від 30.01.2012 №137), і технічний стан яких відповідає вимогам експлуатаційної безпеки;

◆ **Внесені до Єдиного державного реєстру** юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців як засоби провадження господарської діяльності ліцензіата, що відповідають Ліцензійним умовам; «В Єдиному державному реєстрі містяться такі відомості про юридичну особу ... відомості про місця та засоби провадження ліцензіатом виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, подання яких органу ліцензування передбачено ліцензійними умовами» (пп.45 п.2. ст.9 ЗУ «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань»).

³ Кваліфікаційні вимоги **до персоналу, що перевіряє технічний стан та виконує роботи з технічного обслуговування і ремонту ТЗ:**

◆ професійно-технічна освіта за спеціальністю «слюсар з ремонту автомобілів» або вища освіта за спеціальністю «автомобілі та автомобільне господарство»;

◆ стаж роботи за фахом — не менше **одного** року.

⁴ Кваліфікаційні вимоги **до медичних працівників, що проводять щозмінні медичні огляди, які підтверджують** (згідно п.13 Ліцумов):

◆ кваліфікацію лікаря лікувального профілю та/або молодшого медичного працівника з медичною освітою за спеціальністю «сестринська справа», «лікувальна справа».

⁵ «До внутрішніх та (або) міжнародних перевезень пасажирів на таксі допускаються автомобілі, які ... обладнані згідно з вимогами ст.1 ЗУ Про автомобільний транспорт». (Ст. 30 Ліцумов):

«таксі – легковий автомобіль, обладнаний (1) розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, (2) діючим таксометром, (3) сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і (4) який має

нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку» (ст.1 ЗУ Про автомобільний транспорт).

6 Ліцензіат який має найманий персонал допускає до роботи водіїв за умови проходження інструктажів та стажування. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 №957 затверджено «Порядок проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів», яким, зокрема (1) вступний; (2) первинний; (3) передрейсовий (цільовий); (4) періодичний (повторний); (5) позаплановий (спеціальний).

7 Сервісна книжка – документ установленого зразка для обліку проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів автомобільних самозайнятих перевізників. Вимоги до Сервісної книжки містяться в Про затвердження Порядку гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів. (Наказ Мінпромполітики №721-2004-н).

ВИМОГИ ЛІЦЕНЗІЙНИХ УМОВ ДЛЯ ПЕРЕВІЗНИКІВ ТАКСІ ТА ЛЕГКОВИМИ АВТОМОБІЛЯМИ НА ЗАМОВЛЕННЯ ЩОДО ЗБЕРІГАННЯ ДОКУМЕНТІВ

ТЕРМІН ЗБЕРІГАННЯ	ЗБЕРІГАТИ ДОКУМЕНТИ	З НАЙ-МАНИМИ ВОДІЯМИ	САМО-ЗАЙНЯТИ
Протягом дії ліцензії	<ul style="list-style-type: none"> ● Оригінали документів, копії яких подавались в ДСБТ ● Оригінали документів (їх копії), які підтверджують достовірність даних у поданих в ДСБТ документах 	Так	Так
	Трудові договори відповідно до ст.24 Кодексу законів про працю України	Так	Ні
	Щодо персоналу, що перевіряє технічний стан та виконує роботи з технічного обслуговування і ремонту ТЗ (може бути в т.ч. водій, керівник тощо), які підтверджують(згідно п.12 Ліцумов) : <ul style="list-style-type: none"> ● професійно-технічну освіту за спеціальністю «слюсар з ремонту автомобілів» або вищу освіту за спеціальністю «автомобілі та автомобільне господарство» ● стаж роботи за фахом – не менше одного року 	Так	Ні
	Щодо медичних працівників , що проводять щозмінні медичні огляди, які підтверджують (згідно п.13 Ліцумов): <ul style="list-style-type: none"> ● кваліфікацію лікаря лікувального профілю та/або молодшого медичного працівника з медичною освітою за спеціальністю «сестринська справа», «лікувальна справа» 	Так	Ні
Протягом трьох років	Про проведення перевірки технічного стану та обов'язкового технічного контролю, технічних оглядів та ремонту ТЗ, акти виконаних робіт, платіжні документи	Так	Так
	Про проведені інструктажі та стажування водіїв (згідно п.10 Ліцумов) у порядку, визначеному Мінінфраструктури	Так	Ні
Протягом року	Про дотримання протягом останнього року режиму праці та відпочинку водіїв, а саме: щоденні реєстраційні листки режимів праці та відпочинку, або бланки підтвердження діяльності або картки та роздруківки цифрового тахографа	Так	Так
Зберігання не передбачено	Про проведене навчання водіїв першої домедичної допомоги потерпілим в ДТП	Ні	Ні

4.1.2

БІЗНЕС-ПРОЦЕС «НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДИСПЕТЧЕРСЬКИХ ПОСЛУГ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТАКСІ ТА АВТОМОБІЛЯМИ НА ЗАМОВЛЕННЯ»

Перевізник, який надає послуги перевезення пасажирів на таксі, може укласти з іншими суб'єктами господарювання договір про надання **інформаційних диспетчерських послуг**. При цьому поняття Інформаційної диспетчерської служби законодавством не визначене.

Диспетчерська станція – спеціально обладнане приміщення або комплекс технічних споруд (засобів), призначених для диспетчерського управління рухом автобусів та/або таксі. (Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою КМУ від 18.02.1997 р. №176 (далі – Правила)).

ІДС укладає з перевізниками договір, за яким вони будуть виплачувати фіксовану суму (або певний відсоток від виручки) за надання інформаційних послуг. За даними УТМА, станом на 2017 рік частка виручки становить **10-35%**.

На практиці станом на 2017 рік переважна кількість перевізників на таксі користуються послугами ІДС, оскільки діяльність перевізника без співпраці з ІДС є переважно економічно не вигідною.

Створення ІДС не потребує значних інвестицій. Поріг входу на ринок ІДС низький та складає **2-3 тис. доларів США**. В поєднанні з відсутністю дієвого контролю за діяльністю ІДС це призводить до того, що, а різними оцінками, **92-99%** інформаційних диспетчерських служб працює без реєстрації суб'єктами господарювання.

За даними УТМА, до **98%** офіційно зареєстрованих ІДС укладає договори на інформаційне диспетчерське обслуговування з перевізниками, які не мають ліцензій.

4.1.3

БІЗНЕС-ПРОЦЕС «СТВОРЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ДИСПЕТЧЕРСЬКОЇ СЛУЖБИ»

Діяльність інформаційних диспетчерських служб не підлягає ліцензуванню.

Створення інформаційної диспетчерської служби таксі включає такі етапи:



Перевізники, які мають власний парк машин, як правило також виділяють в окрему юридичну особу.

4.1.4

БІЗНЕС-ПРОЦЕС «СТВОРЕННЯ ПЕРЕВІЗНИКА ТАКСІ»

Для здійснення перевезення пасажирів на таксі необхідно бути зареєстрованим суб'єктом господарювання та **отримати ліцензію на відповідний вид робіт**.

Ліцензія видається в цілому на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (внутрішні перевезення пасажирів на таксі). (ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності»).

При цьому в ліцензії має бути зазначено один або декілька видів робіт, за якими ліцензіат матиме право проводити господарську діяльність, відповідно до «Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» (постанова КМУ від 02.12.2015 №1001) (надалі – Ліцензійні умови). (Див. рисунок).

РИС. ЗРАЗОК ЛІЦЕНЗІЇ НА ВИКОНАННЯ ВИДУ РОБІТ «ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ЛЕГКОВИМИ АВТОМОБІЛЯМИ НА ЗАМОВЛЕННЯ»

	
ВИТЯГ	
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ (УКРТРАНСБЕЗПЕКА)	
Номер та дата прийняття рішення про видачу ліцензії	№ 589 від 15.06.2017
Вид господарської діяльності	перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом
Дозволений вид робіт	-внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення.
Найменування юридичної особи (її філій, інших відокремлених підрозділів) або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи-підприємця	////////////////////////////////////
Код згідно з ЄДРПОУ юридичної особи, реєстраційний номер платника податків ліцензіата - фізичної особи-підприємця	////////////////////////////////////
Місцезнаходження юридичної особи або місце проживання фізичної особи-підприємця	33004, Рівненська обл., м. Рівне,
Голова	М.В. Ноняк
	
www.dcp.ua	

Діяльністю можуть займатися як самозайняті автомобільні перевізники, які провадять господарську діяльність з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі, так і інші суб'єкти господарювання з найманим персоналом.

Для перевезень на таксі отримати ліцензію на вид робіт «внутрішні перевезення пасажирів на таксі», хоча значна частина перевізників використовує ліцензії з дозволеним видом робіт «внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення».

Процедура отримання перевізником ліцензії

Процедура отримання перевізником ліцензії передбачає надання такої інформації:

- ◆ **Відомості про наявність матеріально-технічної бази**, яка забезпечує виконання технологічних операцій, або договорів із суб'єктами господарювання, що надають послуги з виконання таких операцій, за формою згідно з додатком 2 до Ліцензійних умов та завірені здобувачем ліцензії копії зазначених договорів;
- ◆ **Відомості про** власні, орендовані, надані ліцензіату в кредит або лізинг **транспортні засоби** за формою згідно з додатком 3 до Ліцензійних умов та завірені заявником копії свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів та тимчасових реєстраційних талонів, якщо передбачено їх оформлення;
- ◆ **Відомості про спеціальне обладнання транспортних засобів**, які використовуються для перевезень пасажирів на таксі, за формою згідно з додатком 4 до Ліцензійних умов (для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів на таксі);
- ◆ **Відомості про кваліфікацію персоналу** автомобільного перевізника.

Пакет документів подається в центральний офіс ДСБТ в м. Києві особисто або по пошті. Процедура подання документів поштою передбачена ст.10 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності».

Список ліцензіатів, що мають діючу ліцензію одним із видів господарської діяльності в якій є внутрішні перевезення пасажирів на таксі та/або міжнародні перевезення пасажирів на таксі доступний на веб-сайті ДСБТ.

Передумови отримання перевізником ліцензії

1) **Створити власну або орендувати матеріально-технічну базу**, яка забезпечує виконання технологічних операцій в обсягах, визначених пунктом 26 Ліцензійних умов та забезпечувати виконання технологічних операцій:

- ◆ службове приміщення, у якому зберігаються документи;
- ◆ спеціально пристосовані приміщення, гаражі, майданчики, стоянки для зберігання автобусів або спеціально відведені для зберігання інших транспортних засобів майданчики поза житловими зонами;
- ◆ устаткування для перевірки технічного стану транспортного засобу;
- ◆ виробничі споруди та засоби для:
 - ... проведення технічного обслуговування транспортних засобів;
 - ... проведення операцій з відновлення справності транспортних засобів, їх складових частин (систем) або відновлення їх ресурсу;
- ◆ спеціальне приміщення для проведення щозмінних медичних оглядів водіїв, яке відповідає вимогам табеля оснащення

постійного спеціального приміщення для проведення щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв транспортних засобів.

або

укласти договори із суб'єктами господарювання, що надають послуги з виконання відповідних технологічних операцій;

2) **Забезпечити умови для проведення медичного контролю за здоров'ям водіїв та медичних оглядів:**

Ліцензіат з найманими працівниками (водіями) має (пп.10 п.16 Ліцензійних умов):

- ◆ Здійснювати контроль за станом здоров'я водіїв шляхом прийняття на роботу медичного персоналу або **укладення договору** із суб'єктом господарювання щодо надання його персоналом послуг забезпечення проходження водіями *періодичних* медичних оглядів.
- ◆ Забезпечити проведення *щозмінних* медичних оглядів водіїв у відведеному для цього та **спеціально оснащеному приміщенні**, яке відповідає вимогам табеля оснащення постійного спеціального приміщення для проведення щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв транспортних засобів.
- ◆ Для медичного контролю обслуговування водіїв та їх оздоровлення підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання при чисельності водіїв **100** і більше чоловік створюються відомчі спеціалізовані медичні, фельдшерські та оздоровчі пункти, медико-санітарні частини, поліклінічні відділення та заклади охорони здоров'я, а при чисельності водіїв менше **100** чоловік – з територіальними медичними закладами укладаються договори на їх медичне обслуговування. (ч.3 ст. 46 ЗУ «Про дорожній рух»).

Відповідно до п.18 «Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з медичної практики» (постанова КМУ від 02.03.2016 №285), здійснення передрейсових та післярейсових оглядів водіїв здійснюється шляхом:

- 1) укладення такими підприємствами, установами, організаціями та закладами договору з амбулаторно-поліклінічним закладом, що має ліцензію, згідно з яким відповідні послуги надаватимуться відокремленим структурним підрозділом амбулаторно-поліклінічного закладу;

або

відкриття на таких підприємствах, в установах, організаціях та закладах медичних кабінетів фізичними особами - підприємцями, які провадять медичну практику на підставі ліцензії;

або

- 2) отримання такими підприємствами, установами, організаціями та закладами ліцензії та відкриття на підставі їх розпорядчого документа медичного кабінету без утворення закладу охорони здоров'я, що діятиме відповідно до положення про такий кабінет.

Тобто у разі якщо суб'єкт господарювання має найманий персонал (водіїв) більше **100** працівників він зобов'язаний отримати ще одну ліцензію та відкрити медичний кабінет, без створення закладу охорони здоров'я, для проходження його працівниками передрейсових і післярейсових медоглядів.

4.2

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ НА РИНКУ

РИНОК ВНУТРІШНІХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТАКСІ РЕГУЛЮЮТЬ 40 РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ

ЗА ВИДАВНИКАМИ:



ЗА ТИПОМ ДОКУМЕНТІВ:



ОСНОВНІ АКТИ РИНКУ:



ЗУ «Про транспорт»



ЗУ «Про автомобільний транспорт»



ЗУ «Про дорожній рух»

Оцінка актуальності та законності регуляторних актів

Аналіз якості здійснювався лише регуляторних актів, які безпосередньо регулюють цивільно-правові відносини, що виникають між всіма учасниками ринку. Критерії для оцінки актів на предмет належності їх до регуляторних визначені абзацом 2 статті 1 ЗУ «Про засади державної регуляторної політики». Аналізу підлягали виключно такі регуляторні акти, які мають первинний характер (основні акти), перелік яких наведено в Додатках. На відміну від первинних регуляторних актів, регуляторні акти про внесення змін до інших актів не є самостійними регуляторними актами, вони безпосередньо не здійснюють правове регулювання, тому не були включені до переліку.

Структура законодавства України передбачає пряму ієрархію нормативно-правових актів: підзаконні акти повинні прийматися на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Оцінка законності та актуальності актів експертами Офісу проводилась відповідно до методики Системного перегляду ринків (Rolling Review).

Перевірка **законності** включає перевірку (а) наявності підстави для прийняття підзаконного акту та (б) факту реєстрації у Міністерстві юстиції України. Роз'яснення щодо використання критеріїв законності надано в Додатку 1.

Визначення актуальності нормативно-правових актів здійснювалось за **двома** ознаками: (1) невідповідність законодавству та (2) дати прийняття.

- 1) Акт вважається **неактуальним за ознакою невідповідності** законодавству якщо містить положення, що суперечать включеним до нового акта нормативним приписам або виявилися такими, що поглинуті ним або втратили свою актуальність, або після набрання чинності яких даний акт не був приведений у відповідність.
- 2) Акт вважається **неактуальним за ознакою періоду прийняття** якщо він був прийнятий до проголошення незалежності України.

За результатами проведеної оцінки ми виділили **40** регуляторних актів, які безпосередньо регулюють перевезення пасажирів на таксі, з яких:



Зокрема, **з актів неактуальних за критерієм невідповідності законодавства:**

- ЗУ суперечить іншому ЗУ – 2
- Постанова КМУ суперечить ЗУ – 1
- Наказ МСП суперечить ЗУ – 1
- Наказ МНС посилається на положення що втратили чинність – 1
- Наказ МІУ суперечить іншому наказу МІУ – 1
- Наказ МІУ суперечить ЗУ – 1
- НПА, що затверджений постановою КМУ, втратив актуальність – 1

Зокрема, **з актів що мають ознаки незаконності через відсутність підстав для прийняття або прийняття їх до проголошення незалежності України:**

- Повноваження МІУ щодо Акту не визначені ЗУ – 1
- Акт МІУ не передбачений постановою КМУ – 1
- Акт КМУ не передбачений ЗУ – 3
- Акт МНС не передбачений ЗУ – 1
- МНС вийшов за рамки повноважень – 1

4.3

ПЕРЕЛІК ІНСТРУМЕНТІВ, ЩО НАРАЗІ ЗАСТОСОВАНІ. ВИЗНАЧЕННЯ ЦІЛЕЙ ДЛЯ ДОСЯГНЕННЯ ЯКИХ ЗАСТОСОВУВАЛИСЬ ЦІ ІНСТРУМЕНТИ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ	ЗАСТОСОВАНІ ІНСТРУМЕНТИ	ЧИМ ПЕРЕДБАЧЕНО ІНСТРУМЕНТ
Створення умов безпечного перевезення пасажирів ¹	Вимоги до зовнішнього оформлення таксі	ЗУ «Про автомобільний транспорт»
	Вимоги до облаштування таксі	ЗУ «Про автомобільний транспорт»
	Ліцензія перевізника таксі	Ст. 9 ЗУ «Про автомобільний транспорт»
	Обов'язковий технічний контроль технічного стану транспортного засобу	ЗУ «Про дорожній рух»
Створення умов якісного перевезення пасажирів ¹	Правила надання послуг пасажирського транспорту в частині перевезень на таксі та легковими автомобілями на замовлення <ul style="list-style-type: none"> ● Порядок розрахунків ● Порядок перевезення багажу ● Обов'язки водія таксі 	Розділ IV та Розділ VI Правил надання послуг ⁷
Створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, ... обмеження монополізму та розвиток конкуренції ²	Заборона на укладення договорів про надання інформаційних диспетчерських послуг з автомобільними перевізниками, автомобільними самозайнятими перевізниками, які не мають відповідних ліцензій	П. 110 Правил надання послуг ⁷
	Заборона автомобільним перевізникам на замовлення (АПНЗ) на відтворення ознак таксі	П. 108 Правил надання послуг ⁷
	Заборона АПНЗ посадки пасажирів на стоянках таксі	П. 107 Правил надання послуг ⁷
Забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних ТЗ на території України ³	Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, автоцивілка (ОСЦПВ)	ЗУ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ
	Обов'язкове особисте страхування пасажирів на транспорті	П. 16 Ліцензійних умов
Сплата податків та зборів	Електронні таксометри з функцією РРО для юросіб, самозайнятих перевізників з доходом >1 млн грн/рік	Податковий кодекс
	Податкова звітність	Податковий кодекс

¹ ЗУ Про транспорт

² ЗУ Про автомобільний транспорт,

³ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

⁴ Оцінки BRDO по даних ДСБТ, моніторингу преси, даних подібних ринків

⁵ Дані УТМА

⁶ За наявності надійних даних щодо обсягу перевезень рекомендовано використовувати кількість постраждалих/км перевезень таксі або всіх перевезень автотранспортом. Reported Road Casualties Great Britain: 2014, Annual Report

⁷ №176-п КМУ «Правила надання послуг пасажирського транспорту»

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4

- 1 Основними ЗУ, які регулюють ринок є: «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух»
- 2 Основні підзаконні акти – Ліцензійні умови¹, Правила надання послуг пасажирського транспорту².
- 3 Поточне регулювання спрямоване на створення умов безпечного та якісного перевезення пасажирів, створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання та забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих.
- 4 **40%** нормативних актів ринку за результатами системного перегляду були визначені як такі, що мають ознаки незаконних та/чи неактуальних.

¹ Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (постанова КМУ від 02.12.2015 №1001)

² Постанова КМУ №176-п «Правила надання послуг пасажирського транспорту»

5 | АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ІСНУЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ	КЛЮЧОВИЙ ПОКАЗНИК	ФАКТИЧНЕ (ЦІЛЬОВЕ) ЗНАЧЕННЯ	ДИНАМІКА	ЗАСТОСОВАНІ ІНСТРУМЕНТИ	ЗАЛИШКОВА ПРОБЛЕМА РИНКУ / КОМЕНТАР
Створення умов безпечного перевезення пасажирів ¹	Кількість нещасних випадків з пасажирами таксі ⁶	До 1500 ДТП/рік , з них 100-200 з постраждалими, до 4x нападів на пасажирів ⁴ (не визначене)	Не визначена	Ліцензія перевізника таксі	П8. Потенційні пасажирів не мають можливості оцінити ризики поїздки з конкретним перевізником чи службою таксі
				Обов'язковий технічний контроль технічного стану транспортного засобу	
Створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, ... обмеження монополізму та розвиток конкуренції ²	% тіньового ринку перевізників	До 94% ⁵ (→ 0)	Збільшення тіньового сектору	<ul style="list-style-type: none"> ● Заборона ІДС на укладання договорів з неліцензованими перевізниками ● Заборона автомобільним перевізникам на замовлення (АПНЗ) на відтворення ознак таксі ● Заборона АПНЗ посадки пасажирів на стоянках таксі 	П1. Перевага за витратами перевізників, які працюють без ліцензій та реєстрації підприємництва Відсутній механізм контролю за виконаними замовленнями ІДС
	% тіньового ринку ІДС	До 99% (→ 0)	Збільшення тіньового сектору	Інструменти ДФС з виявлення нелегальних підприємств	
Забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних ТЗ на території України ³	% нещасних випадків з пасажирами таксі, по яким постраждали пасажири отримали відшкодування шкоди життю, здоров'ю	Дані відсутні	Не визначена	<ul style="list-style-type: none"> ● Автоцивілка (ОСЦПВ) ● Обов'язкове страхування пасажирів при перевезеннях (інструмент передбачений, але не запроваджений) ● Відповідальність водія таксі за життя та здоров'я пасажирів, псування або втрату багажу 	П6. Існують ризики пасажирів, які не повністю покриваються автоцивілкою (ОСЦПВ)
Сплата податків та зборів	% сплачених податків від потенційного обсягу	1-3% (→ 100%)	↓	Податки, збори та пов'язані з ними інструменти контролю	П2. Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками П3. Низька дисципліна сплати податків та зборів ІДС П5. Несплата перевізниками ПДВ при роботі із закордонними ІДС

¹ ЗУ Про транспорт

² ЗУ «Про автомобільний транспорт»

³ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

⁴ Оцінки BRDO по даних ДСБТ, моніторингу преси, даних подібних ринків

⁵ Дані УТМА

⁶ За наявності надійних даних щодо обсягу перевезень рекомендовано використовувати кількість постраждалих в перерахунку на км перевезень таксі або всіх перевезень автотранспортом. Reported Road Casualties Great Britain: 2014, Annual Report

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 5

- 1 Інструменти, спрямовані на досягнення цілей регулювання, наявні в усіх випадках. Проте, по цілях «Створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання» та «Сплата податків та зборів» наявні інструменти неефективні – вони спричиняють значну тінізацію ринку перевезень та інформаційно-диспетчерського обслуговування.
- 2 Відсутність інструментів контролю за виконаними заказами ІДС фактично унеможлиблює ефективну роботу усіх інструментів.

6 | ОЦІНКА ВІДПОВІДНОСТІ ІСНУЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИМ ЗОБОВ'ЯЗАННЯМ УКРАЇНИ

За загальним правилом законодавче регулювання ринку таксі (отримання ліцензії, квоти на кількість ліцензій, умови здійснення діяльності, технічні вимоги до транспортних засобів, оплата послуг, санкції за порушення законодавства) встановлюється на рівні кожної з держав-членів ЄС. На рівні ЄС регулюються лише окремі питання:

- 1** **Таксометри.** Директивою Європейського Парламенту та Ради 2014/32/ЄС від 26 лютого 2014 року про гармонізацію законодавства держав-членів щодо розміщення на ринку вимірювальних інструментів встановлюються технічні вимоги до таксометрів. Однак, імплементація цієї Директиви не передбачена в рамках Угоди про асоціацію.
- 2** **Перевірка експлуатаційної придатності.** Додатком XXXII до Угоди передбачена імплементація Директиви №2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірки придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів (строк імплементації для внутрішніх перевезень – **5 років** з дати набуття чинності Угодою). Наразі ця директива втратила чинність і замінена Директивою Європейського Парламенту та Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та їх причепів. Директивою 2014/45/ЄС (стаття 5) визначено, що автомобілі таксі повинні проходити перевірку експлуатаційної придатності через **рік** після дати їх першої реєстрації та в подальшому **щорічно**.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 6

В рамках Угоди про Асоціацію з ЄС, Україна зобов'язана до 2022 року впровадити обов'язкову перевірку експлуатаційної придатності транспортних засобів категорії М1 (Транспортні засоби, що застосовуються для перевезень пасажирів, та які мають не більше **восьми** сидінь окрім сидіння для водія), що використовуються як таксі, через **рік** після дати їх першої реєстрації та в подальшому **щорічно** (Стаття 5 Директиви 2014/45/ЄС).

7 | РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ

П1. ПЕРЕВАГА ЗА ВИТРАТАМИ ПЕРЕВІЗНИКІВ ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ БЕЗ ЛІЦЕНЗІЙ ТА РЕЄСТРАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Складові та причини виникнення проблеми

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	ПРИЧИНИ ПРОБЛЕМИ (ДЕТАЛЬНО)	КОМЕНТАР
П1-0. Наявність ліцензії		Скасування ліцензії знімає проблему
П1-1. Співпраця легальних та нелегальних ІДС з неліцензованими перевізниками	Не передбачене покарання для ІДС за співпрацю з неліцензованими перевізниками	Наявний інструмент: Заборона на укладення договорів про надання послуг ІДС з автомобільними перевізниками, автомобільними самозайнятими перевізниками, які не мають відповідних ліцензій ¹ . Штрафні санкції відсутні. Відсутній механізм контролю за виконанням замовлень ІДС
П1-2. Контроль за сплатою громадянами ПДФО з доходів від роботи в режимі «таксі» без реєстрації ФОП неефективний	Відсутність механізму обліку доходів громадян від роботи без офіційного працевлаштування	Приватні особи зазвичай не декларують доходи від роботи в режимі «таксі», якщо вони не є ФОП-ами
П1-3. Низька ймовірність реального покарання перевізника за незаконну підприємницьку діяльність	Відсутні механізми виявлення задіяних в перевезеннях ТЗ без символіки таксі	–
	Складність доведення факту систематичності підприємницької діяльності	За здійснення діяльності з перевезення пасажирів на таксі без ліцензії передбачена адміністративна відповідальність. Необхідно задокументувати факт ведення такої діяльності індивідуальним перевізником який здійснює перевезення власним автомобілем тричі протягом року. Єдиним механізмом документування порушення наразі є проведення контрольної закупівлі співробітниками ДСБТ, в ході якої співробітник ДСБТ виступає «клієнтом» викликаного через ІДС перевізника. Проблема полягає в тому, що викликати через ІДС конкретного перевізника тричі протягом року практично неможливо.
П1-4. Висока вартість легального входу на ринок	Вартість ліцензії, таксометра, інфраструктури для тех. обслуговування, мед. оглядів	–
П1-5. Складність отримання ліцензії	Ліцензію можна отримати лише в центральному офісі ДСБТ в Києві	В разі подачі документів поштою в разі виявлення помилок необхідна переподання повного пакету документів. Електронне подання документів має запрацювати в 2018 р. (Проект Е-кабінет перевізника)
П1-6. Ліцензовані перевізники не мають переваг в доступі до інфраструктури	Відсутній механізм контролю за доступом перевізників до інфраструктури	Наявні інструменти: Заборона АПНЗ посадки пасажирів на стоянках таксі <ul style="list-style-type: none"> ● Ексклюзив на стоянках, на вокзалах та в аеропортах² ● Не працює
П1-7. Відсутність контролю за використанням символіки таксі		Ексклюзив на символіку «таксі» неявно передбачений визначенням таксі в ЗУ Про автотранспорт. При наявності мобільних додатків «таксі» необхідна лише для вузького сегменту (до 5%) перевізників, які працюють зі стоянок в місцях скупчення людей

¹ П. 110 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою КМУ 18.02.1997 №176-п

² П. 89 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою КМУ 18.02.1997 №176-п

Низька ймовірність реального покарання перевізника за незаконну підприємницьку діяльність

За здійснення діяльності з перевезення пасажирів на таксі без ліцензії передбачена адміністративна відповідальність (штраф **17-34 тис. грн** з конфіскацією знарядь виробництва і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення, або без такої) (ст. 164 КУпАП). При цьому за порушення ліцензійних умов – штраф такого ж розміру.

Не зважаючи на високий, в порівнянні із середньою зарплатою по країні, штраф, це покарання не є стримуючим фактором через (1) низьку ймовірність виявлення та документування порушення, (2) в разі виявлення порушення – дуже низька ймовірність отримання такого покарання за незаконну підприємницьку діяльність.

ВАЖЛИВО! Існує складність з доведенням в суді фактів здійснення незаконної підприємницької діяльності перевізників пасажирів на таксі.

За оцінками УТМА, із **100** складених протоколів лише **10-15** спрямовується до суду, і лише в **1-2** випадках справа доходить до стягнення штрафу.

Це пов'язано з тим, що для доведення факту здійснення незаконної підприємницької діяльності необхідно довести її систематичність. Для цього в свою чергу необхідно задокументувати факт ведення такої діяльності індивідуальним перевізником який здійснює перевезення власним автомобілем **тричі** протягом року. Єдиним механізмом документування порушення наразі є проведення контрольної закупівлі співробітниками ДСБТ, в ході якої співробітник ДСБТ виступає «клієнтом» викликаного через ІДС перевізника. Проблема полягає в тому, що викликати конкретного перевізника через ІДС **тричі** протягом року практично неможливо.

Можливі альтернативи щодо вирішення проблеми

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П1-0. Наявність ліцензії	Відмінити ліцензії на таксі	–	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Д: Втрата ЄСВ від ФОП-ів (100 млн грн/рік) М: Втрата ЄП (20 млн грн/рік)	Відмінити ліцензії для самозайнятих перевізників або всіх перевізників. Скасування ліцензування на таксі не погіршить якість та безпеку перевезень за умови запровадження збору та публікації статистики по ДТП та інших подіях з постраждалими пасажиром із зазначенням ІДС (див. нижче). Втрати податків та зборів можуть бути компенсовані лише за умови масової сплати ПДФО самозайнятими перевізниками, що не є реалістичним. Можна очікувати повернення грошей в місцеві бюджети через місцеві дозволи в разі їх запровадження (див. нижче) Хоча не відміняє необхідності сплачувати податки, наприклад ПДФО за відсутності ФОП.
	Створення органу контролю за діяльністю ІДС з низьким корупційним ризиком	–			Є передумовою для низки Альтернатив нижче. Може бути створений як підрозділ ДСБТ. Саморегульовані організації (СРО) не можуть мати функцій ринкового нагляду та контролю, але можуть реалізовувати стандарти роботи на ринку для своїх членів.
	Реєстрація ІДС	Створення органу контролю за діяльністю ІДС з низьким корупційним ризиком	Реалістично (Зміни в ЗУ)	900-2700 тис. грн/рік	Є передумовою для низки Альтернатив нижче. Забезпечити групу по виявленню нелегальних ІДС. +5 співробітників ДСБТ¹. 5 * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік¹. Можливо, сформувати новий «чистий» підрозділ з/п до 45 тис. грн/міс.¹ (вкл. податки) через високі корупційні ризики.
П1-1. Співпраця легальних та нелегальних ІДС з неліцензованими перевізниками	Запровадження одноразових часових дозволів на провадження діяльності перевізника		Реалістично (Зміни в ЗУ)	Від 10000 грн/рік для перевізника	Матиме ефект лише у поєднанні з відміною ліцензування, запровадженням відповідного збору, контролю з боку ДФС та Національної поліції. Потребуватиме запровадження нового збору та порядку його адміністрування
	Блокування співпраці ІДС з неліцензованими перевізниками	Реєстрація ІДС			Зобов'язати ІДС надавати в ДСБТ інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними транспортні засоби. Встановити відповідальність за укладення договорів про надання послуг ІДС з неліцензованими перевізниками.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П1-2. Контроль за сплатою громадянами ПДФО з доходів від роботи в режимі «таксі» без реєстрації ФОП неефективний	Запровадити контроль за видатками громадян	–	Не реалістично		У ДФС відсутні можливості для такого контролю
	Запровадити одноразовий платіж за часовий дозвіл на провадження діяльності перевізника	Запровадження нового збору	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Від 10 000 грн/рік для перевізника	Матиме ефект лише у поєднанні з відміною ліцензування, запровадженням відповідного збору, контролю з боку ДФС та Національної поліції. Потребуватиме запровадження нового збору та порядку його адміністрування
	Встановити контроль за фінансовою дисципліною всіх перевізників через ІДС	Реєстрація ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Б: Встановлення сертифікованого ПО для ІДС Д: 900 тис. грн/рік	Необхідно запровадження обліку робіт виконаних ІДС, можливо через використання ІТ-систем. Додаткові ресурси для організації контролю за ІДС та виявлення нелегальних ІДС. Для контролю за 1600 ІДС може бути достатньо 5 співробітників ¹ , в т.ч. для виявлення нелегальних. 5 осіб * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік¹
	Зобов'язати ІДС звітувати за отримані, передані та виконані замовлення перевізників	Реєстрація ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)		Варіант 1: Фіксована щомісячна (умовно) сума з перевізника (потрібний журнал перевізників) Варіант 2: Податок на дохід перевізника (потрібний журнал перевізників та їх транзакцій). Ризик: заниження показників, приховування транзакцій під видом відміни поїздок
П1-3. Низька ймовірність реального покарання перевізника за незаконну підприємницьку діяльність	Збільшити кількості та якості рейдових перевірок	–	Реалістично (виділення додаткового фінансування)	Не важливо	Не забезпечує ефективне документування систематичності здійснення ліцензованої діяльності без ліцензії: Документування здійснюється контрольними закупівлями інспектором ДСБТ з викликом через ІДС. Ймовірність тричі за рік викликати одну й ту саму машину у великому місті дуже низька
	Запровадження одноразових часових дозвіл на провадження діяльності перевізника		Реалістично (Зміни в ЗУ)	Від 10 000 грн/рік для перевізника	Матиме ефект лише у поєднанні з відміною ліцензування, запровадженням відповідного збору, контролю з боку ДФС та Національної поліції. Потребуватиме запровадження нового збору та порядку його адміністрування
	Використання даних про співпрацю ІДС з перевізниками для виявлення неліцензованих перевізників	Реєстрація ІДС	Реалістично	Д: 900 тис. грн/рік	Зобов'язати ІДС надавати в ДСБТ інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними ТЗ, а також підтвердження отримання ними плати за здійснення замовлень. Запровадити групу юристів для супроводу в судах справ про незаконну підприємницьку діяльність. +5 співробітників ДСБТ (оцінка). 5 * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П1-4. Висока вартість легального входу на ринок	Відмінити вимогу щодо наявності таксометра, РРО, символики таксі		Реалістично (зміни ЗУ)		З появою ІДС та мобільних додатків таксометр не актуальний РРО для доходів >1 млн грн практично не використовується, оскільки ДФС не може ефективно проконтролювати невикористання РРО
П1-5. Складність отримання ліцензії	Електронне подання документів		Легко		Електронне подання документів має запрацювати в 2018 р. (Проект Е-кабінет перевізника)
П1-7. Відсутність контролю за використанням символики таксі	Залучити Нацполіцію до перевірки наявності ліцензій у перевізників на ТЗ з ознаками таксі	Заборона копіювання ознак таксі	Реалістично	Висока вартість реалізації	Ефективно лише у поєднанні з контролем виконання робіт ІДС. У іншому випадку – перевізники перестануть використовувати ознаки таксі і продовжать працювати через ІДС

Д: Держава **М:** Органи місцевої влади **Б:** Бізнес **Г:** Громадськість, пасажери **ГТ** – громадський транспорт

¹ Оцінки експертів BRDO

² На відміну від реєстрації ліцензування є стандартним інструментом для запровадження однієї або декількох вимог до ведення бізнесу (ліцензійних умов).

КОМЕНТАРІ ЩОДО ДЕЯКИХ АЛЬТЕРНАТИВ

Скасування ліцензування на таксі не погіршить якість та безпеку перевезень за умови запровадження збору та публікації статистики по ДТП та інших подіях з постраждалими пасажиром із зазначенням ІДС виклику.¹

СЦЕНАРІЙ 1: ВИКЛИК ТАКСІ ЧЕРЕЗ ІДС (>95% ЗАМОВЛЕНЬ)

РИЗИКИ	ЯК ПЕРЕДБАЧЕНО ПОТОЧНИМ РЕГУЛЮВАННЯМ		ФАКТИЧНИЙ СТАН		СТАН ПІСЛЯ СКАСУВАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ		МОЖЛИВІ ДОДАТКОВІ ЗАХОДИ ДЛЯ КОМПЕНСАЦІЇ НАСЛІДКІВ ВІД-МІНИ ЛІЦЕНЗІЇ
	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	
Шкода заподіяна пасажиром таксі ДТП через технічну несправність таксі ДТП через водія таксі в стані сп'яніння ДТП через порушення швидкісного режиму водієм таксі	Технічні огляди щозмінні (для самозайнятих – випробовування та огляд ТЗ водієм, сервісна книжка з відмітками про ремонти) Техогляд 1 раз на 2 роки Передрейсові та післярейсові мед. огляди (для самозайнятих – періодичні мед. огляди) Щоденні реєстраційні листки режимів праці та відпочинку	Автоцивілка Обов'язкове страхування пасажирів таксі (передбачене, проте не впроваджене)	Випробовування та огляд ТЗ водієм Пасажир сам оцінює ступінь тверезості водія та за потреби вимагає знизити швидкість <i>(за рідкісним виключенням для деяких служб таксі які сліdkують за репутацією та дотримуються ліцумов)</i>	Автоцивілка	Репутація ІДС Обов'язковий техогляд для всіх авто раз на 2 роки з 2022 р. ²	Автоцивілка	Запровадження збору та публікації статистики по ДТП та інших подіях з постраждалими пасажиром із зазначенням ІДС. Інформування пасажиром про перевізника який здійснює перевезення та зняття відповідальності з ІДС (опція)
Розбійний напад водія таксі на пасажиром (ймовірність події – 4-5 випадків на рік)	–	–	–	–	Репутація ІДС	–	
Завищена плата за проїзд	Таксометр	–	ІДС інформує пасажиром наперед	–	ІДС інформує пасажиром наперед	–	

¹ Тут можна провести аналогію з рейтингами банків або страхових – вони впливають на вибір споживача

² Запровадження техогляду кожні 2 роки для легкових авто передбачене Угодою про асоціацію з 2022 р. Директива №2009/40/ЕС про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів. Термін імплементації для ТЗ, які використовуються в національних перевезеннях – 5 років

СЦЕНАРІЙ 2: ПОСАДКА НА СТОЯНЦІ ТАКСІ (<5% ЗАМОВЛЕНЬ)

РИЗИКИ	ЯК ПЕРЕДБАЧЕНО ПОТОЧНИМ РЕГУЛЮВАННЯМ		ФАКТИЧНИЙ СТАН		СТАН ПІСЛЯ СКАСУВАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ		МОЖЛИВІ ДОДАТКОВІ ЗАХОДИ ДЛЯ КОМПЕНСАЦІЇ НАСЛІДКІВ ВІД-МІНИ ЛІЦЕНЗІЇ
	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКУ	КОМПЕНСАЦІЯ ШКОДИ	
Шкода заподіяна пасажиром таксі ДТП через технічну несправність таксі ДТП через водія таксі в стані сп'яніння ДТП через порушення швидкісного режиму водієм таксі	Технічні огляди щозмінні (для самозайнятих – випробовування та огляд ТЗ водієм, сервісна книжка з відмітками про ремонти) Техогляд 1 раз на 2 роки Передрейсові та післярейсові мед. огляди (для самозайнятих – періодичні мед. огляди) Щоденні реєстраційні листки режимів праці та відпочинку	Автоцивілка Обов'язкове страхування пасажирів таксі (передбачене, проте не впроваджене)	Випробовування та огляд ТЗ водієм Пасажир сам оцінює ступінь тверезості водія та за потреби вимагає знизити швидкість <i>(за рідкісним виключенням для деяких служб таксі які сліdkують за репутацією та дотримуються ліцумов)</i>	Автоцивілка	Пасажир сам оцінює ступінь тверезості водія та за потреби вимагає знизити швидкість Обов'язковий техогляд для всіх авто раз на 2 роки з 2022 р. ¹	Автоцивілка	Дозвіл на роботу зі стоянок, який включає страховку пасажирів на випадки, які не покриває автоцивілка <i>(опція)</i>
Розбійний напад водія таксі на пасажирів (ймовірність події - 4-5 випадків на рік)	–	–	–	–	–	–	Дозвіл на роботу зі стоянок, який включає перевірку кримінального минулого водія <i>(опція)</i>
Завищена плата за проїзд	Таксометр	–	Пасажир може оцінити тариф через дзвінок в будь-яку ІДС	–	Пасажир може оцінити тариф через дзвінок в будь-яку ІДС	–	Публікація індикативних тарифів біля стоянок в аеропортах, на вокзалах (максималка по місту)

¹ Запровадження техогляду кожні 2 роки для легкових авто передбачене Угодою про асоціацію з 2022 р. Директива №2009/40/ЕС про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів. Термін імплементації для ТЗ, які використовуються в національних перевезеннях – 5 років

Скасування ліцензії за таксі не погіршить існуючий стан для всіх груп стейкхолдерів та зменшить надходження від єдиного податку в місцеві бюджети на **20 млн грн** та від ЄСВ в пенсійний фонд та **100 млн грн**.

	ЯК ПЕРЕДБАЧЕНО ПОТОЧНИМ РЕГУЛЮВАННЯМ		ФАКТИЧНИЙ СТАН		СТАН ПІСЛЯ СКАСУВАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ	
	ВИГОДИ	ВИТРАТИ	ВИГОДИ	ВИТРАТИ	ВИГОДИ	ВИТРАТИ
Пасажир	Висока якість послуги, безпека, ідентифікація «таксі» за символікою	Вартість ліцензування закладена в ціну перевезень (→ 0)	– <i>(за виключенням окремих служб таксі які дотримуються ліцумов)</i>	→ 0	– <i>(за виключенням окремих служб таксі які дотримуються ліцумов)</i>	–
Перевізник ● виклик через ІДС, ● посадка на стоянці	<ul style="list-style-type: none"> ● Ексклюзив на стоянках, на вокзалах та в аеропортах ● Ексклюзив на символіку «таксі» ● Для самозайнятих - пенсійний стаж 	<ul style="list-style-type: none"> ● Дотрим. ліцумов ● ЄСВ + податок ● Обладнання авто (вкл. таксометр) ● Позбавлення частки субсидії на ЖКГ (самозайнятим) ● Витрати часу на отримання ліцензії 	Пенсійний стаж	<ul style="list-style-type: none"> ● ЄСВ ● Обладнання авто (без таксометру) ● Позбавлення частки субсидії на ЖКГ (самозайнятим) 	Право самозайнятим перевізника обирати субсидію на ЖКГ чи пенсійний стаж <i>(за умови, що не буде встановлений контроль за сплатою перевізниками ПДФО)</i>	Обладнання авто
Легальні ІДС	Виключне право рекламувати послуги «таксі»	Конкуренція за перевізника через обов'язок співпрацювати тільки з ліцензованими перевізниками	ІДС-перевізники з ліцензією «авто на замовлення» успішно рекламують свої послуги. Нелегали розсилають «партизанські» SMS	ІДС співпрацюють з неліцензованими перевізниками напряму або через партнерів-«прокладок»	Рекламувати послуги «таксі» зможе будь-яка компанія	ІДС зможуть працювати з будь-якими перевізниками на свій розсуд
Органи контролю	Ідентифікація таксі на дорозі за зовнішніми ознаками «таксі»	Ресурси на забезпечення ексклюзивності символіки «таксі», стоянок «таксі» для ліцензованих перевізників, блокування роботи ІДС з нелегалами	Ідентифікація таксі на дорозі за зовнішніми ознаками «таксі» неможлива через значний % нелегалів	→ 0 <i>(до 5 млн грн на рік)¹</i>	–	0
Держава	до 2 млрд грн податків та зборів ¹	Фінансування органів контролю Субсидії на ЖКГ для малої частки ФОП-ів	Податкові надходження 130 млн грн від ЄСВ 25 млн грн від єдиного податку ФОП ¹	→ 0	0 <i>(Втрата до 100 млн грн від ЄСВ та 20 млн грн від єдиного податку ФОП)¹</i>	0

¹ Оцінки BRDO на основі відкритих даних

Альтернатива. Запровадження одноразових часових дозвіл на провадження діяльності перевізника

ПОТОЧНА СИТУАЦІЯ:

Ліцензування діяльності перевізника може бути ефективним лише для середніх та великих компаній власників авто. Якщо кожний власник авто має змогу скористатися послугами агрегаторів замовлень, інструмент ліцензування не може бути реалізовано.

МЕХАНІЗМ:

- ◆ Разом із відміною ліцензування перевізника запровадити інструмент одноразових часових дозвіл на провадження діяльності перевізника;
- ◆ Видача дозволу проводить разом із сплатою одноразового збору який замінить необхідність реєстрації перевізника як суб'єкта господарської діяльності та буде фіскальним інструментом;
- ◆ Перевірку наявності дозволу можливо покласти на ДФС та/або ДСБТ, Нацполіцію, органи місцевого самоврядування;
- ◆ Перевірка наявності дозволу дозволить виключити необхідність доведення регулярності господарської діяльності та необхідності ліцензії, а отже, надасть можливість накладання санкції прямо на місці виявлення правопорушення.

РИЗИКИ:

- ◆ Відсутність вимоги до агрегаторів замовлень (ІДС) надавати замовлення тільки легальним перевізникам – нівелюється простотою контролю за наявністю дозволу;
- ◆ Рівень безпеки не буде знижено, адже умови ліцензування фактично не виконуються.

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Необхідні зміни в Податковий кодекс в частині запровадження нового виду збору;
- ◆ Необхідні зміни в ЗУ «Про автомобільний транспорт», ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності».

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Забезпечити процес адміністрування та розподілу нового збору;
- ◆ Забезпечити процес контролю за наявністю дозволу.

Альтернатива. Створення органу контролю за діяльністю ІДС (за замовчуванням в ДСБТ) з низьким корупційним ризиком

ПОТОЧНА СИТУАЦІЯ:

Наразі повноваження контролю за дотриманням ліцумов належать ДСБТ. В ДСБТ, як у будь-якому контролюючому органі, існують підвищені корупційні ризики з огляду на співвідношення заробітної плати інспекторів ДСБТ та суми покарання за незаконне ведення господарської діяльності або порушення ліцензійних умов.

ОПЦІЇ ЩОДО ЗМЕНШЕННЯ КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ:

	РИЗИКИ	КОМЕНТАР
Підвищення заробітної плати інспекторів ДСБТ в поєднанні з підсиленням внутрішнього антикорупційного контролю	Корумпування або бездіяльність внутрішнього антикорупційного контролю	З досвіду реформування інших контролюючих структур метод не працює
Залучення до перевірок представників зареєстрованих ІДС та перевізників	Корумпування представників зареєстрованих ІДС	
Залучення до перевірок представників Громадської ради при ДСБТ	Корумпування представників Громадської ради	
Створення нової окремої структури з прозорим набором персоналу	Маніпуляції з кадровим набором Відкрите питання нефінансової мотивації (кар'єрний зріст тощо)	Є позитивний досвід – патрульна служба Нацполіції

Питання створення органу контролю за діяльністю ІДС з низьким корупційним ризиком складне, виходить за рамки цього дослідження та потребує окремого дослідження.

Альтернатива. Запровадити реєстрацію ІДС

ПЕРЕДУМОВА:

Створення органу контролю за діяльністю ІДС з низьким корупційним ризиком.

МЕХАНІЗМ:

Запровадити реєстрацію ІДС із встановленням таких «реєстраційних умов» умов:

- ... надавати в ДСБТ інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними ТЗ. – Для виявлення нелегальних перевізників та блокування роботи з ними.
- ... зберігати протягом певного терміну (наприклад, 3 місяці), дані про всі контакти з пасажиром та про замовлення, які передані перевізникам. – На випадок необхідності встановлення обставин в разі нещасного випадку під час перевезення пасажирів.
- ... Опціонально: надавати агреговані (об'єднані) дані по кількості та кілометражу поїздок по кожному перевізнику, з яким підписано договір про надання інформаційно-диспетчерських послуг в Державну фіскальну службу. – В разі, якщо регулятор ставить перед собою ціль підвищення зборів податків.

Запровадити механізм виявлення неліцензованих ІДС.

Передбачити **санкції** за роботу ІДС без ліцензії. Серед них – заборона на використання товарного знаку та каналів комунікації з пасажиром (веб-адреса, номери телефонів, мобільних застосунків в AppStore та GooglePlay) на певний період або назавжди.

- ◆ **Контроль** за виконанням ліцумов покласти на ДСБТ. *Покладання контрольних функцій на саморегульовану організацію (СРО) не можливе, оскільки СРО має право контролювати тільки власних членів.*

Запровадження зазначених вище ліцумов потребуватиме створення системи обліку робіт та замовлень виконаних та отриманих ІДС, як правило через запровадження програмного забезпечення.

Доступ до каналів реклами є вразливим місцем в діяльності ІДС. Відсутність ліцензії позбавляє ІДС права розміщувати рекламу через рекламні агенції, в т.ч. в мережі Інтернет. «Розповсюджувачі реклами не можуть поширювати рекламу, якщо відповідно до законодавства **види діяльності** або товари, що рекламуються, підлягають обов'язковій сертифікації або їх виробництво чи реалізація вимагає наявності відповідних дозволу, ліцензії, а рекламодавець не надав розповсюдженню реклами копії таких сертифіката, дозволу, ліцензії, засвідчених у встановленому порядку». (ч.2 ст.8 ЗУ «Про рекламу»). При укладанні договорів на розміщення реклами компанії-розміщувачі вимагатимуть від ліцензіата копію ліцензії. Відсутність ліцензії має заблокувати можливість реклами в таких сервісах як Google Ads, що буде відчутним в тому числі для ІДС які працюють з-за кордону.

РИЗИКИ:

- ◆ Юридична та технічна складність реалізації блокування каналів комунікації ІДС з пасажирями (веб-адреса, номери телефонів, мобільних застосунків в AppStore та GooglePlay).
- ◆ Підвищені корупційні ризики. – Див. Альтернативу «Створення органу контролю за діяльністю ІДС (за замовчуванням в ДСБТ) з низьким корупційним ризиком».

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

Зміни в ЗУ «Про автомобільний транспорт» та ЗУ «Про рекламу»

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Забезпечити групу по виявленню нелегальних ІДС. **+5** співробітників ДСБТ (оцінка). **5** * з/п **15 тис.** * **12 міс.** = **900 тис. грн/рік.**
- ◆ Необхідна державна сертифікація програмного забезпечення.

Альтернатива: Блокування співпраці ІДС з неліцензованими перевізниками

ПЕРЕДУМОВА:

Запровадити реєстрацію ІДС.

МЕХАНІЗМ:

- ◆ **Зобов'язати** ІДС надавати в органи контролю за ІДС інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними ТЗ.
- ◆ **Встановити відповідальність** за укладення договорів про надання послуг ІДС з неліцензованими перевізниками.
- ◆ **Покласти контроль** за дотриманням ІДС заборони на укладання договорів з неліцензованими перевізниками на органи контролю за ІДС. *Наразі контроль покладено на **три** органи – Укртрансбезпеку, Національну поліцію та органи Держпродспоживслужби (п.10 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою КМУ від 18.02.1997 №176).*

РИЗИКИ:

Підвищені корупційні ризики при перевірці ІДС з огляду на високу прибутковість ІДС.

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

Зміни в ЗУ «Про автомобільний транспорт», КУпАП.

Альтернатива. Використання даних про співпрацю ІДС з перевізниками для виявлення нелегальних перевізників та доведення систематичності їхніх порушень

ПЕРЕДУМОВА:

Запровадити реєстрацію ІДС.

МЕХАНІЗМ:

- ◆ **Зобов'язати** ІДС надавати в ДСБТ інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними ТЗ, а також підтвердження отримання ними плати за здійснення замовлень.
 - Запровадити ліцензування ІДС (див. відповідну ініціативу).
- ◆ **Виявляти** в ході аналізу інформації від ІДС тих нелегальних перевізників які більше трьох разів на рік виконували замовлення обробку інформації силами ДСБТ.
- ◆ **Супроводжувати** справи в судах.

РИЗИКИ:

Підвищені корупційні ризики з огляду на співвідношення заробітної плати інспекторів ДСБТ та суми покарання за незаконне ведення господарської діяльності. – Див. Ініціативу щодо зниження корупційних ризиків під час перевірок.

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

Відповідні зміни до Ліцензійних умов для ІДС (див. відповідну ініціативу).

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Запровадити в ДСБТ процес аналізу даних від ІДС з метою виявлення нелегальних перевізників.
- ◆ Запровадити групу юристів для супроводу в судах справ про незаконну підприємницьку діяльність. **+5** співробітників ДСБТ (оцінка). **5 * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік.**

П2. НИЗЬКА ДИСЦИПЛІНА СПЛАТИ ПОДАТКІВ ТА ЗБОРІВ ПЕРЕВІЗНИКАМИ

Складові та причини виникнення проблеми

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
П2-1. ДФС не має можливості проконтролювати обсяги перевезень перевізників	Електронний таксометр (РРО) передбачений для юр. осіб та для ФОП-ів з доходами >1 млн грн/рік . При цьому: <ol style="list-style-type: none">1 Наявність РРО практично не перевіряється (ймовірність перевірки з боку ДСБТ низька)2 Перевізнику надзвичайно легко мінімізувати обсяги перевезень.3 Неліцензовані перевізники не потрапляють в поле зору ДФС4 Перевізники після отримання ліцензій закривають ФОП-и. Перевірка, проведена ДСБТ в 2017 р., показала, що близько 40% ФОП-ів - ліцензіатів після отримання ліцензії закрили ФОП-и
П2-2. Пасажири не зацікавлені в тому, щоб водії видавали фіскальні чеки	–

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П2-1. ДФС не має можливості проконтролювати обсяги перевезень ліцензованих перевізників	Встановити безпосередній контроль за фінансовою дисципліною всіх перевізників	–	Не реалістично	--	Потребуватиме обліку всіх неліцензованих перевізників, що не є реалістичним
	Запровадження одноразових часових дозвіл на провадження діяльності перевізника	–	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Від 10 000 грн/рік для перевізника	Матиме ефект лише у поєднанні з відміною ліцензування, запровадженням відповідного збору, контролю з боку ДФС та Національної поліції. Потребуватиме запровадження нового збору та порядку його адміністрування
	Встановити контроль за фінансовою дисципліною всіх перевізників через ІДС	Реєстрація ІДС, Механізм виявлення нелегальних ІДС ^{П4}	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Б: Встановлення сертифікованого ПО для ІДС	Для встановлення фінансового контролю необхідні сертифіковані ІТ-системи. Для того, вони стали обов'язковими, необхідно щоб вони були включені в умови ведення бізнесу для зареєстрованих ІДС або в ліцензійні умови. В ідеалі таке сертифіковане ПО має бути дешевим/безкоштовним для бізнесу. Спроба встановлення фінансового контролю за ІДС призведе до відтоку в ІДС в тінь. Тому передумовою є механізм виявлення нелегальних ІДС.
	Зобов'язати ІДС звітувати за отримані, передані та виконані замовлення перевізників	Реєстрація ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Б: Організаційне навантаження на ІДС	Варіант 1: Фіксована щомісячна (умовно) сума з перевізника (потрібний журнал перевізників) Варіант 2: Податок на дохід перевізника (потрібний журнал перевізників та їх транзакцій). Ризик: зниження показників, приховування транзакцій під видом відміни поїздок.
П2-2. Пасажири не зацікавлені в тому, щоб водії видавали фіскальні чеки	Запровадити «лотерею фіскальних чеків»	Національна «лотерея фіскальних чеків»	–	Б: Організаційне навантаження на ІДС	В разі, якщо на загально-національному рівні буде запроваджена «лотерея фіскальних чеків», в рамках якої номери фіскальних чеків беруть участь в розіграві грошових винагород, умови можна буде розповсюдити на поїздки на таксі.

Д: Держава

М: Органи місцевої влади

Б: Бізнес

Г: Громадськість, пасажир

ГТ – громадський транспорт

¹ Оцінки експертів BRDO

П4 Див. Проблему «Цінова перевага нелегальних ІДС»

ПЗ. НИЗЬКА ДИСЦИПЛІНА СПЛАТИ ПОДАТКІВ ТА ЗБОРІВ ІДС

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
ПЗ-1. ДФС не має можливості проконтролювати обсяги надання послуг ІДС	Об'єктивний контроль за кількістю, тривалістю та вартістю поїздок, які диспетчирізуються через ІДС, неможливий

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
ПЗ-1. ДФС не має можливості проконтролювати обсяги надання послуг ІДС	Встановити контроль за фінансовою дисципліною ІДС	Реєстрація ІДС Механізм виявлення нелегальних ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Б: Встановлення сертифікованого ПО для ІДС	Для встановлення фінансового контролю необхідні сертифіковані ІТ-системи. Для того, вони стали обов'язковими, необхідно щоб вони були включені в умови ведення бізнесу для зареєстрованих ІДС або в ліцензійні умови В ідеалі таке сертифіковане ПО має бути дешевим/безкоштовним для бізнесу.

Д: Держава **М:** Органи місцевої влади **Б:** Бізнес **Г:** Громадськість, пасажери **ГТ** – громадський транспорт

П4. ЦІНОВА ПЕРЕВАГА НЕЛЕГАЛЬНИХ ІДС

Завдяки ухиленню від сплати податків нелегальні ІДС конкурують за перевізників з легальними та можуть пропонувати перевізникам комісію за свої послуги на **5-20%** нижче за легальні ІДС.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
П4-1 Відсутній орган, в обов'язки яких входило б виявлення незареєстрованих ІДС	В положенні про ДСБТ явно не прописаний обов'язок контролю за дотриманням ІДС законодавства Нелегальні ІДС знаходяться на периферії уваги таких загальнодержавних контролюючих органів як ДФС, оскільки обсяги надання послуг важко проконтролювати.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П4-1 Відсутній орган, в обов'язки яких входило б виявлення незареєстрованих ІДС	Залучення органу контролю за діяльністю ІДС до виявлення нелегальних ІДС	Реєстрація ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Д: 900 тис. грн/рік	Додаткові ресурси для організації контролю за ІДС та виявлення нелегальних ІДС. Для контролю за 1600 ІДС може бути достатньо 5 співробітників ¹ , в т.ч. для виявлення нелегальних. 5 осіб * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік ¹
	Надання повноважень участі в організації та регулюванні ринків перевезень на таксі саморегульованим організаціям (СРО) перевізників на таксі;	–	Неможливо	Б: 900 тис грн/рік	Правила які встановлює саморегульовна організація (СРО) є обов'язковими для виконання тільки для її членів. Примусити перевізників стати членами СРО неможливо.

Д: Держава **М:** Органи місцевої влади **Б:** Бізнес **Г:** Громадськість, пасажери **ГТ** – громадський транспорт

¹ Оцінки експертів BRDO

П5. НЕСПЛАТА ПЕРЕВІЗНИКАМИ ПДВ ПРИ РОБОТІ ІЗ ЗАКОРДОННИМИ ІДС

Якщо зареєстрована за кордоном ІДС надає послуги в Україні, то виникає імпорту послуги, з якого має сплачуватись ПДВ за ставкою **20%**.

Якщо пасажир сплачує за проїзд перевізнику, то послугу ІДС імпортував перевізник. Можливо несплата ПДВ перевізниками при імпорті послуг UBER BV надає перевагу в **5%** від ціни перевезень. (ФОП-и є платниками ПДВ при імпорті послуги).

Якщо пасажир сплачує за проїзд картою через мобільний додаток, то послугу імпортував пасажир. З імпорту послуги фізичною особою ПДВ не сплачується.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
П5-1 Ймовірний відсутній контроль за сплатою перевізниками ПДВ при використанні послуг ІДС зареєстрованих за кордоном	Проблема імпорту юридичними особами або ФОП-ами послуг ІДС є мало відомою для контролюючих органів
П5-2 З імпорту послуги фізичною особою ПДВ не сплачується	В ЄС існує директива ЄС №2006/112/ЄС від 28.11.2006, яка встановлює, що ПДВ сплачується в тій країні в якій знаходиться споживач електронної послуги, при цьому споживач може бути як бізнесом так і фізичною особою. Директива не є частиною Угоди про Асоціацію України - ЄС

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
П5-1 Ймовірний відсутній контроль за сплатою перевізниками ПДВ при використанні послуг ІДС зареєстрованих за кордоном	Організаційні заходи по виявленню перевізників, які не сплачують ПДВ при використанні послуг ІДС зареєстрованих за кордоном	–	Відносно просто	–	Асоціації перевізників таксі можуть підняти питання сплати ПДВ сплатою перевізниками ПДВ при використанні послуг ІДС зареєстрованих за кордоном. Наприклад, це можуть бути компанії-агрегатори, які співпрацюють з UBER. Альтернатива не є регуляторною
П5-2 З імпорту послуги фізичною особою ПДВ не сплачується	Запровадження регулювання щодо імпорту електронних послуг, аналогічного директиві ЄС №2006/112/ЄС від 28.11.2006	–	Реалістично (Зміни в ЗУ)	–	Запровадження регулювання щодо імпорту електронних послуг, аналогічного директиві ЄС №2006/112/ЄС від 28.11.2006 вирішить різницю в тарифах на електронні послуги (такі, при якому відсутнє переміщення товарів, насамперед телекомунікаційні послуги) за рахунок ПДВ
П5-3 Наявність можливості перевізникам використовувати ІДС зареєстровані за кордоном	Забора на для перевізників на співпрацю з зареєстрованими за кордоном ІДС	Реєстрація ІДС	Реалістично (Зміни в ЗУ)	Д: Технічні заходи з блокування мобільних додатків	Технічне блокування зареєстрованих за кордоном інформаційних служб можливе (приклад – Яндекс, Яндекс Таксі, ВКонтакте ...). Проте запровадження регулювання щодо імпорту електронних послуг, аналогічного директиві ЄС №2006/112/ЄС від 28.11.2006, є більш ринковим інструментом

Д: Держава

М: Органи місцевої влади

Б: Бізнес

Г: Громадськість, пасажир

ГТ – громадський транспорт

П6. РИЗИКИ ПАСАЖИРІВ, ЯКІ НЕ ПОВНІСТЮ ПОКРИВАЮТЬСЯ АВТОЦИВІЛКОЮ (ОСЦПВ)

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
Неліцензовані перевізники не страхують пасажирів	
Перевізники таксі не страхують пасажирів	Обов'язкове особисте страхування пасажирів перевізником передбачене п. 16 Ліцензійних умов лише для замських перевезень таксі, але на практиці не використовується через відсутність контролю
Перевізники які мають ліцензію «легкові авто на замовлення» не страхують пасажирів	Контроль за дотриманням ліцензіатами «легковий автомобіль на замовлення» вимог щодо обов'язкового страхування пасажирів не ефективний
У ІДС відсутня мотивація перейматись безпекою пасажирів, які скористались їх послугами для пошуку перевізників	ІДС не несуть матеріальну відповідальність за шкоду заподіяну пасажиром перевізником
Автоцивілка (ОСЦПВ) не покриває ризики, які не пов'язані з ДТП	Є випадки пограбування, розбійних нападів водії та вбивства пасажирів

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
Неліцензовані перевізники не страхують пасажирів	–	Зменшення % неліцензованих перевізників	–	–	–
Автоцивілка (ОСЦПВ) не покриває ризики, які не пов'язані з ДТП	Дозвіл на роботу зі стоянок, який включає перевірку кримінального минулого водія	–	–	–	–
Перевізники таксі не страхують пасажирів	Поширити вимогу щодо обов'язкового страхування пасажирів таксі на внутрішньоміські перевезення	–	–	–	–
	Безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів	Збільшити кількості та якості рейдових перевірок	Реалістично (зміни в ЗУ)	–	–
	Запровадити контроль за страхуванням перевізниками відповідальності перед пасажиром через ІДС	Реєстрація ІДС	Реалістично (ЗУ)	–	–
Перевізники які мають ліцензію «легковий авто на замовлення» не страхують пасажирів	Запровадити контроль за страхуванням перевізниками відповідальності перед пасажиром через ІДС	Реєстрація ІДС	–	–	Альтернатива актуальна тільки в разі, коли «легковим авто на замовлення» надана можливість працювати в режимі «таксі»
У ІДС відсутня мотивація перейматись безпекою пасажирів	Покласти на ІДС матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром залученими ними до перевезень перевізниками	Реєстрація ІДС	Реалістично (ЗУ)	–	Підхід протирічить загальній практиці, згідно якої автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки, отже кримінальну відповідальність за заподіяну шкоду несе водій, а матеріальну відповідальність несе водій як самозайнятий перевізник або компанія-перевізник яка найняла водія
Автоцивілка (ОСЦПВ) не покриває ризики, які не пов'язані з ДТП	Перевірки водіїв при видачі дозволів на роботу зі стоянок таксі	–	–	–	

КОМЕНТАРІ ЩОДО ДЕЯКИХ АЛЬТЕРНАТИВ

Альтернатива. Безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів

МЕХАНІЗМ:

- ◆ Рейдові перевірки автомобілів з символікою таксі;
- ◆ Штрафи ліцензованих перевізників за недотримання ліцумов.

ПЕРЕДУМОВИ:

Запровадження ефективного контролю за перевізниками (див. Групу альтернатив «Підвищення ефективності перевірок перевізників»).

РИЗИКИ:

Всі ризики, притаманні групі альтернатив «Підвищення ефективності перевірок перевізників».

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Поширити на таксі обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті (підтвердженням факту надання послуги може бути фіксація дзвінка пасажира в ІДС)¹;
- ◆ Розробити та затвердити порядок здійснення обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на таксі.

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

В рамках Групи альтернатив «Підвищення ефективності перевірок перевізників» та Групи альтернатив «Зниження частки неліцензованих перевізників».

ОЧІКУВАНА ЕФЕКТИВНІСТЬ:

Низька. За поточної високої частки неліцензованих перевізників (без запровадження альтернатив «ефективного контролю за перевізниками») під перевірки будуть підпадати лише **40%** авто (**12%** авто ліцензованих перевізників з символікою таксі та **28%** авто неліцензованих перевізників з символікою таксі²). Інші авто просто неможливо буде виділити в потоці, в той час як перевірки в режимі «таємний покупець» з викликом через ІДС не є ефективними через неможливість довести систематичність комерційних перевезень конкретним перевізником.

В разі зниження частки неліцензованих перевізників ефективність буде **підвищуватись**.

¹ Зміни в Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене постановою КМУ від 14.08.1996 №959

² Оцінки BRDO на основі даних МІУ, УТМА

Альтернатива. Контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів через ІДС

МЕХАНІЗМ:

- ◆ Перевірки ІДС для виявлення та закриття нелегальних ІДС;
- ◆ Виявлення порушників через дані про співпрацю з перевізників з ІДС;
- ◆ Штрафи та позбавлення ліцензій ІДС.

ПЕРЕДУМОВИ:

- ◆ Реєстрація ІДС;
- ◆ Перевірки ІДС виділеним підрозділом ДСБТ;
- ◆ Підсилення підрозділу ДСБТ по роботі з судами.

РИЗИКИ:

Всі ризики, притаманні групі альтернатив «Підвищення ефективності перевірок перевізників».

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Поширити на таксі обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті (підтвердженням факту надання послуги може бути фіксація дзвінка пасажира в ІДС)¹;
- ◆ Розробити та затвердити порядок здійснення обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на таксі;
- ◆ Зобов'язати ІДС надавати ДСБТ інформацію про співпрацю з перевізниками.

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

В рамках Групи альтернатив «Підвищення ефективності перевірок перевізників» та Групи альтернатив: «Зниження частки неліцензованих перевізників».

ОЧІКУВАНА ЕФЕКТИВНІСТЬ:

Висока. Під перевірки попадатимуть **95%** перевізників – ті, що використовують в своїй роботі ІСД.

¹ Зміни в Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене постановою КМУ від 14.08.1996 №959

Альтернатива: ІДС матеріально відповідальні за шкоду, заподіяну пасажиром залученими ними до перевезень перевізниками

МЕХАНІЗМ:

- ◆ ІДС будуть зацікавлені в укладанні реальних договорів з перевізниками (компаніями, самозайнятими перевізниками) з метою забезпечення регресу матеріальної відповідальності;
- ◆ ІДС можуть бути зацікавлені в страхуванні своєї відповідальності, або в тому щоб зобов'язати перевізників страхувати свою відповідальність;
- ◆ ІДС передає замовлення іншій ІДС. – За замовчуванням в цій ситуації відповідальність має нести та ІДС, яка прийняв виклик пасажиром. ІДС може укласти договір регресу з ІДС яким вона передає клієнтів.

ПЕРЕДУМОВИ:

- ◆ Перевірки ІДС для виявлення та закриття нелегальних ІДС;
- ◆ Штрафи та позбавлення ліцензій ІДС лише в разі відмови компенсувати збитки, заподіяні пасажиром залученим ІДС перевізником.

РИЗИКИ:

- ◆ ІДС може бути окремою юрособою, яка не має активів. – В такому випадку має відбуватись або докапіталізація, або відкликання ліцензії з блокуванням доступу до ринку реклами;
- ◆ ІДС може бути зареєстрованим за кордоном та надавати послуги виключно через Інтернет. – Такі випадки мають бути виключені за допомогою ліцензійних вимог в комбінації з технічними заходами (по аналогії блокування сервісів Яндекс, ВКонтакте, Однокласники тощо).

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

- ◆ Встановити що надання послуг ІДС підлягає ліцензуванню;
- ◆ Покласти контроль за діяльністю ІДС на ДСБТ;
- ◆ Запровадити ліцензійні умови для ІДС;
- ◆ Встановити основні вимоги яким має відповідати ІДС;
- ◆ Передбачити відповідальність за недотримання законодавства що регулює діяльність ІДС;
- ◆ Передбачити що ІДС несе відповідальність за заподіяння шкоди пасажиром, які потрапила в ДТП в результаті протиправних дій перевізника з яким така ІДС має відповідний договір про надання послуг;
- ◆ Передбачити відповідальність за недотримання законодавства що регулює діяльність ІДС.

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

ДСБТ можуть бути необхідні додаткові ресурси для організації контролю за ІДС та виявлення нелегальних ІДС. Для контролю за **1600** ІДС, значна частина яких концентрована в великих містах, за оцінками експертів Офісу може бути достатньо **5** співробітників, в т.ч. для виявлення нелегальних.

5 осіб * з/п 15 тис. * 12 міс. = 900 тис. грн/рік

ОЧІКУВАНА ЕФЕКТИВНІСТЬ:

Висока. Під перевірки попадатимуть **95%** перевізників — ті, що використовують в своїй роботі ІДС.

ВИСНОВКИ:

СЦЕНАРІЙ «ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТАКСІ НЕ ПОТРЕБУЄ ЛІЦЕНЗІЇ»:

- 1) Запровадження обов'язкового страхування пасажирів таксі позбавлене сенсу.
- 2) Єдиний можливий варіант – запровадити матеріальну відповідальність ІДС за шкоду, заподіяну пасажиром залученими ними до перевезень перевізниками.

СЦЕНАРІЙ «ЗНАЧНА ЧАСТКА НЕЛІЦЕНЗОВАНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ»:

- 1) Покладання на ІДС матеріальної відповідальності за шкоду, заподіяну пасажиром залученими ними до перевезень перевізниками буде рівнозначним за ефективністю контролю за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів через ІДС.
- 2) Безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів не буде ефективний.

СЦЕНАРІЙ «НЕЗНАЧНА ЧАСТКА НЕЛІЦЕНЗОВАНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ»:

Можливий також безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів.

ПІДСУМКОВА ТАБЛИЦЯ

ПРОБЛЕМА*	КЛЮЧОВІ ФАКТИ*	ВИСНОВКИ/РЕКОМЕНДАЦІЇ / НАСТУПНІ КРОКИ
<p>Існують ризики пасажирів, які не повністю покриваються автоцивілкою (ОСЦПВ)</p> <p>Масштаб: невизначена частка із ~100-200 постраждалих пасажирів таксі на рік</p> <p>Гострота: низька</p> <p>Динаміка: не визначена</p>	<p>В усіх випадках постраждали в ДТП пасажирів мають можливість отримати компенсацію шкоди здоров'ю в рамках лімітів автоцивілки (ОСЦПВ)</p> <p>Максимальні ліміти відшкодування шкоди від ДТП:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Здоров'ю: 200 тис. грн якщо пасажир не мав страховки від нещасних випадків на транспорті ● Майну: 50 тис. грн, або менше якщо кількість постраждалих >5 ● Майну: 0, якщо перевізник не має дійсного полісу автоцивілки (ОСЦПВ) <p>ДТП з постраждалими пасажирів таксі : ~100-200 од./рік, що складає ~15% від загальної кількості ДТП з таксі</p> <p>ДТП з таксі: 500-1500 випадків на рік, включаючи ДТП з неліцензованими перевізниками</p> <p>У випадках, не пов'язаних з ДТП, пасажирів не мають можливості отримати відшкодування</p> <p>Постраждалих від нападів водіїв таксі (в т.ч. нелегальних) складає до 4 випадків на рік</p>	<p>Сценарій «Перевезення таксі не потребує ліцензії»</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Запровадження обов'язкового страхування пасажирів таксі позбавлено сенсу ● Єдиний можливий варіант - запровадити матеріальну відповідальність ІДС за шкоду, заподіяну пасажирів залученими ними до перевезень перевізниками <p>Сценарій «Значна частка неліцензованих перевізників»</p> <p>Безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів не буде ефективний</p> <p>Сценарій «Незначна частка неліцензованих перевізників»</p> <p>Можливий також безпосередній контроль за дотриманням перевізниками обов'язкового особистого страхування пасажирів</p>

* Джерела даних див. вище

П7. СИМВОЛІКА ТАКСІ НЕ Є ГАРАНТІЄЮ ЯКОСТІ ТА БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	КОМЕНТАР
Відсутність контролю за використанням символіки таксі неліцензованими перевізниками	Значна частина перевізників з символікою таксі, особливо за межами обласних центрів, не мають ліцензій на перевезення пасажирів
Очікування пасажирів не відповідають місцевим реаліям	У частини пасажирів, зокрема у іноземців, є очікування, що ринок таксі регулюється державою, зокрема право використання символіки таксі контролюється відповідними органами, і до перевезень допускаються лише перевізники відповідного кваліфікаційного рівня на технічно справних автомобілях

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ	АЛЬТЕРНАТИВА	ПЕРЕДУМОВИ	СКЛАДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ	ВАРТІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ (НЕ ВКЛ. ПЕРЕДУМОВИ)	КОМЕНТАР
Відсутність контролю за використанням символіки таксі неліцензованими перевізниками	Забезпечити ліцензованим перевізникам таксі виключне право на використання символіки «таксі»	–	Внесення змін в ЗУ	12 млн грн/рік ¹	<p>Заборонити розміщення на ТЗ реклами, яка повторює чи імітує кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи або обладнання таксі.</p> <p>Використання ознак таксі (ліхтаря будь-якого виду на даху, розміщення квадратів в шаховому порядку на автомобілі в будь-якій кількості, написів «таксі» та «taxi») без відповідної ліцензії має каратись як незаконна підприємницька діяльність.</p> <p>+5 патрульних поліцейських на кожен 1 млн населення міста¹. При загальній кількості патрульних 10000 та при розподілі 1000 патрульних на 1 млн населення маємо збільшення загальної кількості патрульних на 50 осіб.</p> <p>50 * 20 тис. грн/міс. * 12 міс. = 12 млн грн/рік, де 20 тис./міс. включають зарплатний фонд та інші операційні витрати</p>
Очікування пасажирів не відповідають місцевим реаліям	Публікація рейтингу безпеки ІДС – кількість ДТП та інших подій з постраждалими пасажирами в перерахунку на 1 км організованих через ІДС перевезень.	–	Легко	–	–
	В разі скасування ліцензій таксі – Інформувати потенційних пасажирів про відсутність ліцензування таксі	–	Легко	–	–

¹ Оцінка експертів офісу

Альтернатива. Забезпечити ліцензованим перевізникам таксі виключне право на використання символіки «таксі»

МЕХАНІЗМ:

◆ **Заборона.** Заборонити розміщення на ТЗ реклами, яка повторює чи імітує кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи або обладнання таксі;

◆ **Покарання.** Використання ознак таксі (ліхтаря будь-якого виду на даху, розміщення квадратів в шаховому порядку на автомобілі в будь-якій кількості, написів «таксі» та «taxi») без відповідної ліцензії має каратись як незаконна підприємницька діяльність з відповідними санкціями, тобто сама наявність такої символіки на автомобілі має бути достатнім доказом здійснення незаконної підприємницької діяльності;

◆ **Контроль** може працювати наприклад так: патрульний поліцейський проводить відеозйомку сертифікованою нагрудною камерою в місцях найбільшої концентрації таксі які працюють зі стоянок – біля торговельних центрів, готелів, вокзалів, аеропортів тощо. Таким чином можна контролювати вузький прошарок перевізників які для роботи не використовують ІДС. Номери всіх автомобілів які мають зовнішні ознаки таксі перевіряються на наявність в базі ліцензованих таксі. Власникам всіх автомобілів які не мають чинної ліцензії висуваються звинувачення в здійсненні незаконної підприємницької діяльності незалежно від того хто саме був за кермом.

○... Перелік всіх автомобілів якими здійснюється діяльність з перевезення пасажирів на таксі та автомобілями на замовлення на підставі ліцензії на відповідні види господарської діяльності має бути доступний он-лайн та по запити.

РИЗИКИ:

Відсутність у Нацполіції ресурсів на впровадження контролю.

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

◆ ЗУ «Про автомобільний транспорт»

○... Ст. 60. Відповідальність за порушення. Встановити відповідальність перевізника за імітацію кольорографічні схеми або обладнання таксі відомості про який автомобільним перевізником на таксі не надано органу ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів автомобільним транспортом – штраф у розмірі **300 неоподатковуваних мінімумів** доходів громадян;

◆ ЗУ «Про рекламу»

○... Ст. 1. Визначення термінів. Включити в поняття «реклама на транспорті» рекламу на зовнішній поверхні будь-яких транспортних засобів фізичних та юридичних осіб;

○... Ст. 18 Реклама на транспорті. Доповнити заборобою на розміщення на ТЗ реклами, яка повторює чи імітує кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи або обладнання спеціальних та оперативних транспортних засобів, а також таксі.

○... Ст. 26. Контроль за дотриманням законодавства про рекламу. Покласти контроль за рекламою на транспорті на вулично-дорожній мережі на Нацполіцію.

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

+5 патрульних поліцейських на кожен **1 млн** населення міста (оцінка експертів Офісу). При загальній кількості патрульних **10 тис.** та при розподілі **1000** патрульних на **1 млн** населення маємо збільшення загальної кількості патрульних на **50** осіб.

50 * 20 тис. грн/міс. * 12 міс. = 12 млн грн/рік, де **20 тис./міс.** включають зарплатний фонд та інші операційні витрати.

ПОРІВНЯННЯ ІНІЦІАТИВ:

- 1** Ініціативи **1** та **2** не є взаємовиключними та можуть впроваджуватись одночасно.
- 2** Ініціатива **1** є значно більш простою в впровадженні та потенційно матиме вплив на **80%** споживачів.
- 3** Ініціатива **2** є складнішою у впровадженні та матиме вплив на незначну частку споживачів (**< 1%**), які винаймають таксі на вулиці.

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 7: АЛЬТЕРНАТИВИ ЯКІ РЕКОМЕНДОВАНО ДО ВПРОВАДЖЕННЯ

ПРОБЛЕМИ	СКАСУВАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ НА ТАКСІ	КУРС ПОЛІТИКИ: ОКРЕМА ЛІЦЕНЗІЯ НА ТАКСІ, САМОЗАЙНЯТІ ПЕРЕВІЗНИКИ МОЖУТЬ ПРАЦЮВАТИ БЕЗ ЛІЦЕНЗІЇ ТА БЕЗ ОЗНАК ТАКСІ АЛЬТЕРНАТИВИ
П2. Низька дисципліна сплати податків та зборів перевізниками	Створити органу контролю за діяльністю ІДС з низьким корупційним ризиком Запровадити реєстрацію ІДС Встановити контроль за фінансовою дисципліною всіх перевізників через ІДС Зобов'язати ІДС звітувати за отримані, передані та виконані замовлення перевізників Запровадити «лотерею фіскальних чеків»	
П1. Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій та реєстрації підприємництва	Скасування ліцензій на таксі	Запровадження одноразових часових дозволів на провадження діяльності перевізника Зобов'язати ІДС надавати в ДСБТ інформацію про задіяних перевізників та фактично задіяні ними ТЗ. Встановити відповідальність за укладення договорів про надання послуг ІДС з неліцензованими перевізниками Використання даних про співпрацю ІДС з перевізниками для виявлення неліцензованих перевізників Відмінити вимогу щодо наявності таксометра, РРО, символіки таксі Запровадження одноразових часових дозволів на провадження діяльності перевізника Публікація індикативних тарифів біля стоянок в аеропортах, на вокзалах
П5. Несплата перевізниками ПДВ при роботі із закордонними ІДС	Організаційні заходи по виявленню перевізників, які не сплачують ПДВ при використанні послуг ІДС зареєстрованих за кордоном Запровадження регулювання щодо імпорту електронних послуг, аналогічного директиві ЄС №2006/112/ЄС від 28.11.2006	
П6. Існують ризики пасажирів, які не повністю покриваються автоцивілкою (ОСЦПВ)	Поширити вимогу щодо обов'язкового страхування пасажирів таксі на внутрішньоміські перевезення Запровадити контроль через ІДС за обов'язковим особистим страхуванням перевізниками пасажирів Запровадити обов'язкове особисте страхування пасажирів під час видачі дозволів на роботу зі стоянок таксі (опція) Запровадити перевірки водіїв при видачі дозволів на роботу зі стоянок таксі (опція)	
П7. Символіка таксі не є гарантією якості та безпеки перевезень	Публікація рейтингу безпеки ІДС – кількість ДТП та інших подій з постраждалими пасажирями в перерахунку на 1 км організованих через ІДС перевезень	Заборонити розміщення на ТЗ реклами, яка повторює чи імітує кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи або обладнання таксі. Використання ознак таксі без відповідної ліцензії має каратись як незаконна підприємницька діяльність
Механізм фінансування місцевої інфраструктури таксі	Платні дозволи на їзду по громадських смугах (опція) Платні дозволи на роботу зі стоянок таксі (опція)	Фінансування місцевої інфраструктури таксі має відбуватись з місцевих бюджетів незалежно рівня сплати перевізниками податків та зборів

АЛЬТЕРНАТИВИ, ЩОДО ЯКИХ Є ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

АЛЬТЕРНАТИВА	ПРОБЛЕМА(И) ЯКІ ВОНА МАЄ ВИРІШУЄ	ЗАСТЕРЕЖЕННЯ
Запровадження одноразових часових дозвіл на провадження діяльності перевізника	Майже повна тінізація ринку таксі	Альтернатива передбачає створення нового виду збору, який може, у майбутньому, розширено на інші ринки. Такий збір у довгостроковому періоді унеможливить відслідковування фінансових потоків його платників
Запровадження дозвільної системи для таксі без встановлення контролю через ІДС	П1. Перевага за витратами перевізників які працюють без ліцензій та реєстрації підприємництва	Перевірка наявності патентів безпосередньо в перевізників не буде ефективною, оскільки більшість з них практично неможливо виявити в транспортному потоці. Перевірка ліцензій через ІДС наближується по складності до визнання ІДС податковим агентом перевізника, хоча варіант запровадження рівного платежу для всіх підключених до ІДС перевізників (flat rate) можливий
Надання повноважень участі в організації та регулюванні ринків перевезень на таксі самоврядним організаціям (СРО) перевізників на таксі	Контроль за дотриманням ліцумов (на додаток або замість ДСБТ) Виявлення неліцензованих перевізників та незареєстрованих ІДС	Правила які встановлює самоврядна організація (СРО) є обов'язковими для виконання тільки для її членів. Примусити перевізників стати членами СРО неможливо
Збільшити кількості та якості рейдових перевірок	Виявлення неліцензованих перевізників	Документування здійснюється контрольними закупівлями інспектором ДСБТ з викликом через ІДС. Ймовірність тричі за рік викликати одну й ту саму машину у великому місті дуже низька
Покласти на ІДС матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром залученими ними до перевезень перевізниками	Покласти на ІДС матеріальну відповідальність шкоду, заподіяну пасажиром залученими нею перевізниками Відшкодування	Підхід протирічить загальній практиці, згідно якої автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки, отже кримінальну відповідальність за заподіяну шкоду несе водій, а матеріальну відповідальність несе водій як самозайнятий перевізник або компанія-перевізник яка найняла водія

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РІВНИХ УМОВ ДЛЯ УЧАСНИКІВ РИНКУ

	ВАРІАНТ 1: СКАСУВАННЯ ЛІЦЕНЗІЙ НА ТАКСІ	ВАРІАНТ 2: ЛІЦЕНЗІЯ ТІЛЬКИ ДЛЯ ТАКСІ, САМОЗАЙНЯТІ ПЕРЕВІЗНИКИ МОЖУТЬ ПРАЦЮВАТИ БЕЗ ЛІЦЕНЗІЇ ТА БЕЗ ОЗНАК ТАКСІ («ПІДВЕЗУНИ»)
Забезпечення безпеки перевезень пасажирів	<ul style="list-style-type: none"> ● Репутація ІДС ● Публічний рейтинг аварійності з розрізі задіяних для організації перевезень ІДС (опція) ● Рейтинги водіїв в мобільних додатках ІДС ● Обов'язковий техогляд для всіх авто раз на 2 роки починаючи з 2022 р. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ліцензія для таксі <ul style="list-style-type: none"> ○ Технічні огляди та передрейсові перевірки ○ Медогляди ● «Підвезуни» <ul style="list-style-type: none"> ○ Репутація ІДС, рейтинг водіїв
	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Запровадження збору та публікації статистики по ДТП та інших подіях з постраждалими пасажирями із зазначенням ІДС виклику. (опція)</i> ● <i>Продаж на аукціоні права проїзду по смугах громадського транспорту та стоянки на таксі (за рішеннями муніципалітетів)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Забезпечення виключних умов для ліцензіатів: <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Проїзд по смугах громадського транспорту - Нацполіція</i> ○ <i>Стоянки таксі - Нацполіція, муніципалітету</i> ○ <i>Кольоро-графічне оформлення таксі - Нацполіція</i> ● <i>Окремі ІДС для таксі та для «підвезунів»</i> ● <i>Заборона для ІДС «підвезунів» рекламувати послуги таксі</i>
Сплата перевізниками податків та зборів	<ul style="list-style-type: none"> ● Одноразові часові дозволи для перевізників 	<ul style="list-style-type: none"> ● ІДС – інформатор ДФС, МСП <ul style="list-style-type: none"> ○ Інформує ДФС про співпрацю з перевізниками з метою виявлення випадків незаконної підприємницької діяльності ○ Інформує МСП про співпрацю з перевізниками з метою виявлення випадків нарахування субсидій ЖКГ перевізникам з прихованими доходами ● ІДС – податковий агент перевізників (щодо перевізників – фізичних осіб відповідно до Податкового кодексу)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Скасування РРО та таксометрів ● Проведення фіскальних лотерей (опція) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ліцензування/реєстрація ІДС ● Встановлення сертифікованого ПЗ ● Залучення органу контролю за діяльністю ІДС (ДСБТ або аналог) та профільних асоціацій та СРО¹ до виявлення нелегальних ІДС ● Скасування РРО та таксометрів ● Проведення фіскальних лотерей (опція)
Забезпечення відшкодування шкоди, заповідної життю, здоров'ю та майну пасажирів	<ul style="list-style-type: none"> ● Автоцивілка ● Добровільне особисте страхування пасажирів 	<ul style="list-style-type: none"> ● Автоцивілка ● Обов'язкове особисте страхування пасажирів ● Добровільне особисте страхування пасажирів
	<ul style="list-style-type: none"> ● Контроль за наявністю у перевізників полісу автоцивілки з боку ІДС 	<ul style="list-style-type: none"> ● Контроль за наявністю у перевізників полісу автоцивілки та обов'язкового особистого страхування пасажирів з боку ІДС

¹ СРО – саморегульована організація

ДОДАТКИ

ДОДАТОК №1 ЗАКОННІСТЬ ПРИЙНЯТТЯ ПІДЗАКОННИХ АКТІВ

В експертному середовищі існує **два** протилежні підходи щодо того, які підстави для прийняття підзаконного акту є достатніми: **1)** прийняття акту повинно бути **передбачено законом**, та **2)** повноважень КМУ достатньо для прийняття будь-якого підзаконного акту в межах компетенцій КМУ, отже **акт не обов'язково має бути передбаченим законом** для прийняття його КМУ.

Офіс ефективного регулювання в оцінці законності прийняття актів дотримується підходу 1:

Відповідно до статті 6 Конституції України органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених Конституцією межах і відповідно до законів України.

Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Однією з ознак, яка відрізняє закон від інших нормативно-правових актів, є прийняття його вищим представницьким органом державної влади. Пунктом 3 частини першої статті 85 Конституції України закріплено, що прийняття законів належить до повноважень Верховної Ради України. Відповідно до Рішення Конституційного Суду України від 17 жовтня 2002 року №17-рп (щодо повноважності Верховної Ради України) визначення Верховної Ради України єдиним органом законодавчої влади означає, що жоден інший орган державної влади не уповноважений приймати закони.

Отже, підставою для прийняття підзаконного регуляторного акту є наявність на момент його прийняття у будь-якому **законі** положення, що передбачає необхідність додаткового врегулювання правовідносин шляхом прийняття такого акту відповідним регулятором.

Аргументація на користь альтернативного підходу 2:

Відповідно до статті 19 ЗУ «Про Кабінет Міністрів України» (далі – Закон) діяльність КМУ спрямовується на забезпечення інтересів Українського народу шляхом виконання Конституції та законів України, актів Президента України, а також Програми діяльності КМУ, схваленої Верховною Радою України, вирішення питань державного управління у сфері економіки та фінансів, соціальної політики, праці та зайнятості, охорони здоров'я, освіти, науки, культури, спорту, туризму, охорони навколишнього природного середовища, екологічної безпеки, природокористування, правової політики, законності, забезпечення прав і свобод людини та громадянина, запобігання і протидії корупції, розв'язання інших завдань внутрішньої і зовнішньої політики, цивільного захисту, національної безпеки та обороноздатності.

Відповідно до Регламенту КМУ, затвердженого постановою КМУ від 18.07.2007 №950 КМУ видає на основі і на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, у межах своєї компетенції постанови і розпорядження, обов'язкові для виконання.

Статтею 21 Закону встановлено, що КМУ спрямовує і координує роботу міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, які забезпечують проведення державної політики у відповідних сферах суспільного і державного життя, виконання Конституції та законів України, актів Президента України, додержання прав і свобод людини та громадянина.

ДОДАТОК №2

ЗАКОННІСТЬ ПРИЙНЯТТЯ ПІДЗАКОННИХ АКТІВ

ЗУ суперечить іншому ЗУ – 2

Постанова КМУ суперечить ЗУ – 1

Наказ МСП суперечить ЗУ – 1

Наказ МНС посилається на положення що втратили чинність – 1

Наказ МІУ суперечить іншому наказу МІУ – 1

Наказ МІУ суперечить ЗУ – 1

НПА, що затверджений постановою КМУ, втратив актуальність – 1

РЕГУЛЯТОРНИЙ АКТ	ТИП ПРОБЛЕМИ	ПРОПОЗИЦІЯ
Кодекс України про адміністративні правопорушення – є не актуальним за ознакою періоду прийняття, а також потребує актуалізації відповідно до Законів України «Про стандартизацію» та «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» (ч. 15 та ч. 17 ст 96-1 КУпАП потребує актуалізації до та видалення з огляду на те, що органи ДАБК (ст. 244-6 КУпАП) за визначенням не можуть та не здійснюють контролю за виробництвом (ст. 41 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»)	ЗУ суперечить іншому ЗУ	Привести ЗУ у відповідність
Закон України «Про дорожній рух», яким встановлено що КМУ визначає розмір плати за оформлення видачу дозволів (абз.14 ст. 4 та ч. 2 ст. 29) суперечить ч. 2 ст. 4-1 ЗУ «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» та ч. 3 ст.11 ЗУ «Про адміністративні послуги», відповідно до яких розмір та порядок оплати за адміністративну послугу встановлюється законом	ЗУ суперечить іншому ЗУ	Привести ЗУ у відповідність
Постанова КМУ №176 від 18.02.1997 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» не приведена у відповідність до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Правилами ще передбачено наявність у водія «ліцензійної картки на автомобіль», тоді як Законом такого документу не передбачено. Хоч акт і має належну підставу прийняття, однак в самому акті вона не передбачена, оскільки закон був прийнятий пізніше ніж акт	Постанова КМУ суперечить ЗУ	Виправити в Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту КМУ №176 від 18.02.1997 застаріле формулювання щодо «ліцензійної картки на автомобіль»
Наказ Міністерства праці України №260 від 08.06.2001 «Про затвердження Форми трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю, та Порядку реєстрації трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю» не приведений у відповідність до КЗпПУ (див. вище)	Наказ МСП суперечить ЗУ	Зміни в наказ мін.соц.політики
Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України №964 від 09.07.2012 «Про затвердження Правил охорони праці на автомобільному транспорті», не приведений у відповідність до низки актів які визнають такими, що втратили чинність положення, на які посилаються Правила (напр. Наказ Міненерговугілля України №193/507 від 14.07.2014 «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України та Державного комітету України по нагляду за охороною праці від 27 листопада 1997 року №32/288», Наказ МОЗ України №124/151 від 15.02.2013 «Про скасування наказу Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства внутрішніх справ України від 5 червня 2000 року №124/345», Наказ Мінсоцполітики України №1231 від 27.10.2016 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких нормативно-правових актів з охорони праці»).	Наказ МНС посилається на положення що втратили чинність	В новому положенні про Державну службу з надзвичайних ситуацій відсутні дані повноваження. Необхідні додаткові консультації з Держпраці та підготовка проекту нового наказу

РЕГУЛЯТОРНИЙ АКТ	ТИП ПРОБЛЕМИ	ПРОПОЗИЦІЯ
<p>Наказ Мінінфраструктури №550 від 26.07.2013 «Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів» існує певна розбіжність із Наказом Мінтрансв'язку України №974 від 05.08.2008 «Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками», так відповідно до Порядку на підприємстві з кількістю КТЗ 16-50 одиниць перевірку здійснюють контрольний майстер і (за потреби) контролери, які уповноважені перевіряти технічний стан КТЗ, тоді як відповідно до Правил перевізник, який має більше п'ятнадцяти одиниць КТЗ, що дислокуються в одному населеному пункті, підприємства з відокремленою територією та комплексом відповідних умов управляє технічний відділ, положення і штат якого затверджує перевізник</p>	<p>Наказ МІУ суперечить іншому наказу МІУ</p>	<p>Зміни в наказ МІУ</p>
<p>Наказ Мінтрансв'язку України №974 від 05.08.2008 «Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками» (див. вище)</p>	<p>див. вище</p>	<p>Зміни в наказ МІУ</p>
<p>Наказ Мінтрансу України №320 від 13.08.1998 «Про затвердження Інструкції про застосування електронних таксометрів, які внесені до Державного реєстру електронних контрольно-касових апаратів і комп'ютерних систем, при розрахунках за послуги таксі та видачі пасажиром чеків» не приведений у відповідність до Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг», наразі Державний реєстру електронних контрольно-касових апаратів і комп'ютерних систем має назву Державний реєстр реєстраторів розрахункових операцій</p>	<p>Наказ МІУ суперечить ЗУ</p>	<p>Зміни в наказ МІУ</p>
<p>Постанова КМУ №878 від 29.09.2010 «Про здійснення розрахунків за продані товари (надані послуги) з використанням спеціальних платіжних засобів» – акт є не дієвим та не відповідає нормам і реаліям сьогодення, акт приймався для вирішення окремого питання в певний період часу</p>	<p>НПА затв.постановою КМУ втратив актуальність</p>	<p>Необхідні додаткові консультації з Мінфіном</p>

ДОДАТОК №3

РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ, ЯКІ МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОСТІ ЗА ОЗНАКОЮ ВІДСУТНОСТІ ПІДСТАВИ ПРИЙНЯТТЯ

Повноваження МІУ щодо Акту не визначені ЗУ – 1

Акт МІУ не передбачений постановою КМУ – 1

Акт КМУ не передбачений ЗУ – 3

Акт МНС не передбачений ЗУ – 1

МНС вийшов за рамки повноважень – 1

РЕГУЛЯТОРНИЙ АКТ	ТИП ПРОБЛЕМИ	ПРОПОЗИЦІЯ
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №340 від 07.06.2010 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», ст. 18 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що положення щодо режимів праці та відпочинку водіїв транспортних засобів визначається законодавством, проте не вказано що повноваження щодо його затвердження належать МІУ.	Повноваження МІУ щодо Акту не визначені ЗУ	Створити підставу для прийняття
Наказ Міністерства транспорту України №320 від 13.08.1998 «Про затвердження Інструкції про застосування електронних таксометрів, які внесені до Державного реєстру електронних контрольно-касових апаратів і комп'ютерних систем, при розрахунках за послуги таксі та видачі пасажирам чеків», дана інструкція затверджена на виконання постанови КМУ від 18.02.1998 №189 «Про уточнення термінів впровадження електронних засобів контролю», проте зазначеною постановою не передбачається затвердження такої інструкції.	Акт МІУ не передбачений постановою КМУ	Скасувати за умови скасування вимог до наявності таксометрів (ЗУ Про автомобільний транспорт)
Постанова КМУ від 18.02.1998 №189 «Про уточнення термінів впровадження електронних засобів контролю», Законом України «Про застосування електронних контрольно-касових апаратів і товарно-касових книг при розрахунках із споживачами у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг», відповідно до якого розроблений вищевказаний акт не передбачено розроблення КМУ такого акту, до того ж назва вищевказаного закону змінилась.	Акт КМУ не передбачений ЗУ	Створити підставу для прийняття
Постанова КМУ від 08.11.2006 №1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті», Законом України «Про автомобільний транспорт», зокрема статтю 6, яку визначили як підставу затвердження зазначеного вище порядку та іншими нормами законів не передбачено розроблення КМУ такого порядку.	Акт КМУ не передбачений ЗУ	Створити підставу для прийняття
Наказ Міністерства праці та соціальної політики України від 08.06.2001 №260 «Про затвердження форми трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю, та Порядку реєстрації трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю», підстава прийняття акта, стаття 24-1 КЗпПУ, відповідно до якої було розроблено та затверджено Порядок реєстрації трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю втратила чинність на підставі Закону України №77-VIII від 28.12.2014, а затвердження КМУ форми трудового договору між працівником і фізичною особою, яка використовує найману працю взагалі не передбачено КЗпПУ.	Підстава для Акту МСП втратила чинність Акт КМУ не передбачений ЗУ	Створити підставу для прийняття

РЕГУЛЯТОРНИЙ АКТ	ТИП ПРОБЛЕМИ	ПРОПОЗИЦІЯ
<p>Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 №964 «Про затвердження Правил охорони праці на автомобільному транспорті»:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● законом чітко не визначено необхідність затвердження таких правил, ● відповідно до статті 28 Закону України «Про охорону праці», яка визначена як підстава для прийняття вищезазначеного акта, опрацювання та прийняття нових, перегляд і скасування чинних нормативно-правових актів з охорони праці провадяться центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці, яким не являється Міністерство надзвичайних ситуацій. 	<p>Акт МНС не передбачений ЗУ МНС не має повноважень щодо регулювання в сфері охорони праці</p>	<p>Створити підставу для прийняття</p>

ДОДАТОК №4

ПОВНОВАЖЕННЯ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ – орган законодавчої влади. ВРУ має наступні повноваження:

- 1) Визначає засади внутрішньої і зовнішньої політики;
- 2) Приймає закони України;
- 3) Затверджує Державний бюджет України, загально-державні програми економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля.

ПРЕЗИДЕНТ УКРАЇНИ є Главою держави і виступає від її імені, є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина. У сфері автомобільного транспорту Президент України має наступні повноваження: ⁷

- 1) зупиняє дію актів КМУ з мотивів невідповідності Конституції з одночасним зверненням до Конституційного Суду України щодо їх конституційності;
- 2) скасовує акти Ради міністрів Автономної Республіки Крим;
- 3) підписує закони, прийняті Верховною Радою України;
- 4) має право вето щодо прийнятих Верховною Радою України законів (крім законів про внесення змін до Конституції України) з наступним поверненням їх на повторний розгляд Верховної Ради України.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ – вищий орган у системі органів виконавчої влади, здійснює державне управління в сфері транспорту. Кабінет Міністрів України реалізує свої повноваження безпосередньо та через інші органи виконавчої влади.

КМУ забезпечує проведення державної економічної та цінової політик, регулювання національної економіки; забезпечує розроблення і виконання загальнодержавних програм. Також до повноважень КМУ належить розробка законопроектів та внесення їх на розгляд ВРУ.

⁷ Конституція України розділ V ст. 102 та 106

ДОДАТОК №5 РЕГІОНАЛЬНА СТАТИСТИКА

ВИКОРИСТАННЯ ЛІЦЕНЗІЙ «ТАКСІ» ТА «ЛЕГКОВІ АВТО НА ЗАМОВЛЕННЯ» ПО ОБЛАСТЯХ

	ТАКСІ	ЛАНЗ	ТАКСІ ТА ЛАНЗ*	РАЗОМ	ТАКСІ	ЛАНЗ*	ТАКСІ ТА ЛАНЗ*	МАЮТЬ ЛАНЗ*	UBER	UKLON
Вінницька	1 151	24	19	1 194	96%	2%	2%	4%	x	
Волинська	343	30	19	392	88%	8%	5%	13%		
Дніпропетровська	695	126	40	861	81%	15%	5%	19%	x	x
Донецька	1 143	131	57	1 331	86%	10%	4%	14%		
Житомирська	306	18	5	329	93%	5%	2%	7%		x
Закарпатська	194	26	5	225	86%	12%	2%	14%		
Запорізька	157	52	13	222	71%	23%	6%	29%		x
Івано-франківська	255	23	8	286	89%	8%	3%	11%		x
Київська	441	839	604	1 884	23%	45%	32%	77%	x	x
Кіровоградська	236	27	6	269	88%	10%	2%	12%		
Луганська	623	69	62	754	83%	9%	8%	17%		
Львівська	204	80	34	318	64%	25%	11%	36%	x	x
Миколаївська	194	23	67	284	68%	8%	24%	32%		
Одеська	110	281	19	410	27%	69%	5%	73%	x	x
Полтавська	223	56	40	319	70%	18%	13%	30%		x
Рівненська	462	23	6	491	94%	5%	1%	6%		
Сумська	198	46	7	251	79%	18%	3%	21%		x
Тернопільська	536	22	11	569	94%	4%	2%	6%		
Харківська	177	97	17	291	61%	33%	6%	39%	x	x
Херсонська	820	18	8	846	97%	2%	1%	3%		
Хмельницька	479	12	9	500	96%	2%	2%	4%		
Черкаська	373	28	15	416	90%	7%	4%	10%		
Чернівецька	219	33	15	267	82%	12%	6%	18%		
Чернігівська	111	40	16	167	66%	24%	10%	34%		x
Разом	9650	2124	1102	12876	75%	16,5%	8,6%	25%	-	-

* ЛАНЗ – Внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення

Джерело: ДСТБ, дані станом 01.09.2017

Використання ліцензій із зазначеним видом робіт «Внутрішні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення» (ЛАНЗ) добре корелюється з присутністю сервісу Uklon в обласних центрах. Оцінити вплив UBER та використання ліцензій з цим видом робіт неможливо. Єдине місто в якому присутній UBER та не присутній Uklon – Вінниця. UBER розпочав роботу в Вінниці 31.08.2017 та, відповідно, його співпраця з перевізникам не встигла вплинути на дані статистику по виданих ліцензіях.

ДОДАТОК №6 СТАТИСТИКА ПО ДТП

КІЛЬКІСТЬ ДТП ЗА УЧАСТЮ ЛІЦЕНЗІАТІВ ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ТАКСІ ТА АВТО НА ЗАМОВЛЕННЯ

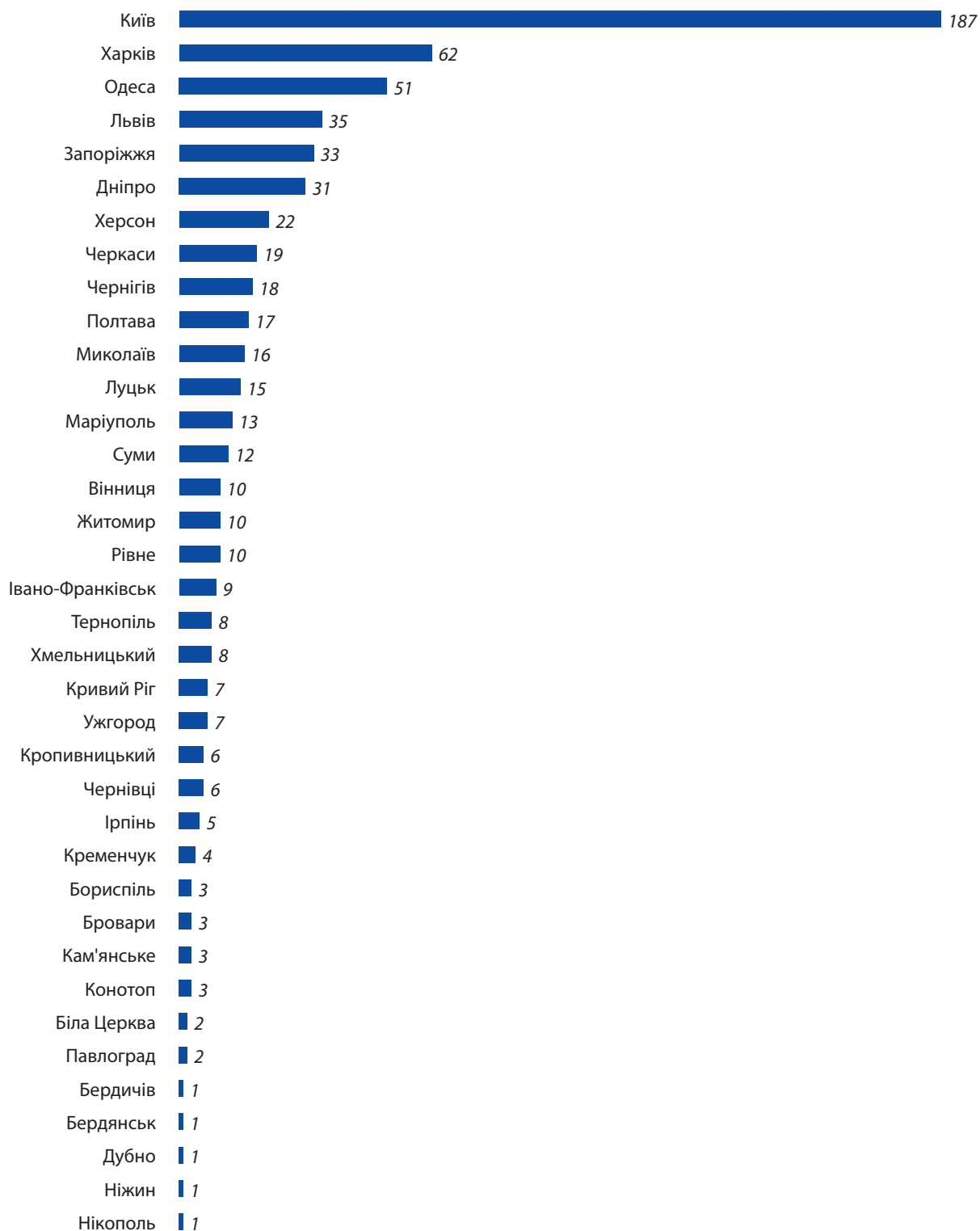
	З ВИНИ ВОДІЯ ТАКСІ	НЕ З ВИНИ ВОДІЯ ТАКСІ	З ВИНИ ВОДІЯ ТАКСІ	НЕ З ВИНИ ВОДІЯ ТАКСІ
Без пасажирів	23	15	40%	26%
З пасажирами	11	8	19%	14%
Пасажири не постраждали	5	2	9%	4%
Пасажири постраждали	6	6	11%	11%
	34	23	60%	40%
Разом	57		100%	

(прим. Наявні дані мають суттєво неоднорідний регіональний розподіл (аномально висока частка аварій в м.Тернопіль). Є підстави вважати, що не всі регіональні підрозділи ДСБТ дотримуються однакових правил подачі інформації про ДТП за участі ліцензіатів).

Джерело: Веб-сайт ДСБТ, розрахунки BRDO. Дані за 2016 р. та січень-вересень 2017р.

ДОДАТОК №7 ІДС ПО МІСТАХ УКРАЇНИ

ОЦІНКА КІЛЬКОСТІ ІДС ПО ДЕЯКИХ МІСТАХ УКРАЇНИ



Джерело: Розрахунки BRDO на базі даних каталогів <http://taxist.com.ua>, <http://catalog.taxiservice.com.ua>, дані 2018 р.

ПЕРЕЛІК ПЕРЕГЛЯНУТИХ РИНКІВ ТА ЗАПЛАНОВАНИХ НА ЦЕЙ РІК

ПЕРЕГЛЯНУТІ:

ЗАПЛАНОВАНІ:



