

УДК 656.13:338.47

<https://doi.org/10.31713/ve1202514>

JEL: L91, R41, R48

Стахнюк С. О. [1; ORCID ID: 0009-0002-9014-1167],

здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня

¹Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

ОРГАНІЗАЦІЙНО-НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК БІЗНЕСУ

Стаття присвячена дослідженню трансформації організаційно-правових засад регулювання автомобільного пасажирського перевезення як бізнесу в національній економіці України. В умовах лібералізації ринкових відносин та посилення конкуренції, розвиток пасажирських перевезень набуває особливого значення для забезпечення потреб населення у переміщенні та сприяння економічному зростанню. Проаналізовано існуючу нормативно-правову базу, що регулює діяльність у сфері пасажирських перевезень, зокрема Закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності», а також постанови Кабінету Міністрів України, що стосуються ліцензійних умов та порядку подання документів.

У статті досліджується динаміка кількості виданих ліцензій на різні види пасажирських перевезень, аналізується структура транспортних засобів, що використовуються для цих цілей. Звернено увагу на зміни, що відбулися у сфері ліцензування у 2024 році, та їх вплив на діяльність підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення.

Особлива увага приділяється вимогам до водіїв, транспортних засобів та організації перевезень, а також правам та обов'язкам водіїв і пасажирів. Автор розглядає питання державного контролю за діяльністю автомобільних перевізників та забезпечення соціального захисту окремих категорій громадян при отриманні транспортних послуг.

Ключові слова: автомобільні пасажирські перевезення; бізнес; національна економіка; організаційно-правове регулювання; ліцензування; транспортні засоби; водії; пасажирів; державний контроль; соціальний захист.

Ринкові умови створили можливість для розширення діяльності бізнесів в Україні, зокрема, автомобільних пасажирських перевезень. Звісно, що ними скористалися як діючі гравці на ринку, так і нові.

Проблематиці функціонування транспортного бізнесу у перевезенні пасажирів в національній економіці присвячено чимало

праць. Так, у статті [1] автори акцентують увагу на впливі пандемії COVID-19 на функціонування пасажирського транспорту в Україні. Досліджують зміни в пасажиропотоках, фінансові втрати підприємств та заходи, які були вжиті для подолання кризи. І. Корняк [2] розглядає питання розвитку пасажирських перевезень в умовах цифрової трансформації, зокрема, впливу нових технологій, які використовуються в транспортній галузі, та їх вплив на якість обслуговування пасажирів. Умови діяльності на ринку пасажирських перевезень, а саме конкуренцію, її особливості та перспективи ілюструє Д. М. Загірняк [3]. У джерелі [4] відображено роль пасажирського транспорту у забезпеченні соціальної мобільності населення, аналізується доступність транспортних послуг для різних категорій громадян та їх вплив на можливість працевлаштування та отримання освіти, а екологічні аспекти функціонування пасажирського транспорту наведено у статті [5].

Незважаючи на наявність досліджень, автор ставить за мету дослідити трансформацію організаційно-правових засад регулювання автомобільних пасажирських перевезень як бізнесу у національній економіці.

Функціонування будь-якого підприємства, що надає послуги із перевезення пасажирів, має ціль: задовольнити потреби споживача у територіальному переміщенні та отримати ресурс, за надану послугу. Ця сфера підприємницької діяльності регулюється державою шляхом ліцензування та визначення прав та обов'язків водіїв, перевізників і пасажирів під час користування послугами автомобільного пасажирського транспорту.

Нормативна база, яка регулює діяльність у сфері ліцензування перевезень, є досить розлогою: Закон України «Про транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом», Постанова Кабінету Міністрів України від 24 травня 2017 року № 363 «Про затвердження Порядку подання органу ліцензування документів в електронній формі».

Для отримання ліцензії на провадження такого виду діяльності заявник звертається до центрального органу – Державної служби України з безпеки на транспорті. Проте, з 20 серпня 2024 року введено нові Ліцензійні умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, міжнародних перевезень автомобільним транспортом.

Кількість діючих ліцензій за видами діяльності на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, міжнародні перевезення пасажирів станом на 01.01.2020 (табл. 1) [6]. Половина із загальної кількості ліцензій припадало на внутрішні перевезення автобусами у 2020 р. Кількість ліцензій на міжнародні пасажирські перевезення становила понад 15% у 2020 р. Натомість, у 2024 р. з початку повномасштабного вторгнення обсяг у лютому і до кінця липня Державна служба України з безпеки на транспорті видала 178 ліцензій. Обсяг міжнародних автобусних перевезень в Україні зріс майже втричі. Загальний обсяг ринку пасажирських перевезень за цей період склав 2,2 млрд грн. Це майже на 1,3 млрд грн більше, ніж за аналогічний період минулого року [6].

Таблиця 1

Кількість ліцензій, виданих на перевезення пасажирів
автомобільним транспортом

№	Види господарської діяльності	Загальна кількість діючих ліцензій за видами робіт
1	Внутрішні перевезення пасажирів автобусами	13687
2	Внутрішні перевезення пасажирів на таксі	10840
3	Міжнародні перевезення пасажирів автобусами	2502
4	Міжнародні перевезення пасажирів на таксі	74
5	Міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення	147
Разом		27520

Звісно ж, що ліцензії видаються на транспортні засоби. Отож, у їх структурі 70% – це автобуси, а 30% припадає на інші транспортні засоби (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість транспортних засобів, які закріплені за ліцензіатами як засоби провадження господарської діяльності [6]

Тип транспортного засобу	Загальна кількість транспортних засобів
Автобус	51909
Мікроавтобус	2426
Легковий	16997
Інші пасажирські	1199
Вантажо-пасажирські	131
Разом	72662

Транспортні засоби – автобуси поділяються на категорії за ознаками: кількістю місць (8 і більше, не більше 22, понад 22); масою (до 5 т та більше) та можливостями пасажирів (сидіти, стояти).

Автобуси за максимальною масою поділяються на дві категорії:

- категорія М 2 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу не більше ніж 5 тонн;
- категорія М 3 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу, що перевищує 5 тонн.

Автобуси місткістю не більше 22 пасажирів, крім водія, поділяються на два класи:

- клас А: автобуси, призначені для перевезення сидячих пасажирів та мають місця для стоячих пасажирів;
- клас В: автобуси, призначені для перевезення виключно сидячих пасажирів.

Автобуси місткістю понад 22 пасажирів, крім водія, поділяються на три класи:

- клас І: автобуси, призначені для перевезення сидячих і стоячих пасажирів, конструкція яких дає змогу пасажирам безперешкодно переміщуватись по салону;
- клас ІІ: автобуси, призначені для перевезення головним чином сидячих пасажирів, а також стоячих пасажирів у проході проміж рядами та (або) на площадці для стоячих пасажирів, розмір якого не перевищує 1,5 кв. м;

- клас III: автобуси, призначені для перевезення виключно сидячих пасажирів.

Термін дії ліцензії є безстроковим. Проте, при подачі документів на отримання ліцензії заявник має подати договір з АТП вартість, якого від 1500 грн (у відповідності до Ліцензійних вимог, Договір АТП необхідний для отримання ліцензії на перевезення пасажирів, міжнародних вантажних перевезень. Договір з АТП оформити необхідно для:

- проведення інструктажу водіїв з дотриманням вимог законодавства щодо безпеки та якості перевезень;
- проведення передрейсового та післярейсового медичного огляду водіїв;
- проведення передрейсових та післярейсових контролів технічного стану автомобіля;
- стоянки та зберігання транспортних засобів;
- проведення технічного обслуговування та поточного ремонту ТЗ. Оформлення договору АТП є обов'язковим за відсутності власної матеріально-технічної бази.

Окрім того, є певні вимоги до стажу водіїв, які працюють на транспортних засобах та здійснюють міжнародні перевезення. Так, вони мають мати підтверджений стаж роботи на внутрішніх перевезеннях не менше трьох років [7; 8].

За здійснення господарської діяльності без оформлення транспортної ліцензії передбачено штраф у розмірі 17–34 тис. грн.

Окрім того, існує нормативна база Закон України «Про автомобільний транспорт», який визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту. Відповідно до статті 3 Закону цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень. Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах визначено статтею 29 Закону. Статтею 34 Закону визначено вимоги до автомобільного перевізника.

Відповідно до статті 37 Закону «Пільгові перевезення пасажирів,

які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування».

Вимоги до перевезення організованих груп дітей автобусами визначено статтею 38 Закону.

Статтею 39 Закону визначено документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.

Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів визначено статтею 40 Закону.

Водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом має право:

- вимагати від пасажирів виконання їхніх обов'язків;

- не допускати до поїздки пасажира, який не має квитка, порушує громадський порядок у салоні автобуса, забруднює його, пасажирів або їх речі;

- під час посадки в автобус пасажирів на приміському, міжміському або міжнародному маршруті перевіряти наявність квитків на проїзд та перевезення багажу;

- не видавати багаж, якщо пасажир не пред'явив квитка.

Водій автобуса зобов'язаний:

- виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту загального користування і технічної експлуатації автобуса;

- мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи, передбачені законодавством;

- дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса;

- приймати, розміщати та видавати багаж пасажирам на зупинках, передбачених розкладом руху;

- стежити за виконанням пасажирами своїх обов'язків та безпечним розміщенням ними багажу і ручної поклажі в автобусі;

- оголошувати назви зупинок і час стоянки на них;

- здійснювати висадку пасажирів у відведеному для цього місці в разі заправлення автобуса паливом під час виконання перевезень;

- вживати необхідних заходів для безпеки пасажирів у разі виникнення перешкод для руху на маршруті (туман, ожеледь тощо), які не дають змоги продовжити поїздку, а також у разі вимушеної

зупинки автомобільного транспортного засобу на залізничному переїзді;

– зупиняти автобус за сигналом контролера, виконувати його вказівки та сприяти у здійсненні контролю.

Водію автобуса забороняється:

– змінювати маршрут та розклад руху;

– продавати пасажирам квитки під час керування автобусом.

Водій таксі має право відмовляти в наданні послуги пасажирові, якщо:

– пасажир має явні ознаки сп'яніння;

– кількість осіб, які потребують обслуговування, перевищує кількість місць у легковому автомобілі;

– багаж пасажирові не може бути вільно розміщений у багажнику чи салоні легкового автомобіля або може забруднити чи пошкодити його.

Водій таксі зобов'язаний:

– виконувати правила надання послуг пасажировіського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля;

– здійснювати посадку пасажирові на стоянці в порядку черги, а також надавати право позачергового користування таксі згідно із законодавством;

– відчиняти двері таксі, відкривати багажник та перевіряти їх закриття під час посадки пасажирові;

– називати пасажирам розмір оплати проїзду, показники таксометра на початку і в кінці поїздки та роз'яснювати порядок користування таксі;

– здійснювати перевезення до пункту призначення за визначеним пасажиром маршрутом або найкоротшим шляхом за згодою пасажирові.

Водію таксі забороняється:

– відмовляти пасажирам у перевезенні, крім випадків, обумовлених цією статтею;

– обирати пасажирові за вигідністю напрямків їх прямування;

– пропонувати громадянам поїздки без згоди пасажирові, які знаходяться в таксі;

– здійснювати перевезення пасажирові, якщо в таксі відсутній або не працює таксометр;

– називати розмір оплати за поїздку, який не відповідає показникам таксометра.

Водій легкового автомобіля на замовлення зобов'язаний виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля. Водій легкового автомобіля не має права здійснювати стоянку та посадку пасажирів на стоянці таксі.

Статтю 41 Закону визначено основні права та обов'язки пасажирів.

Пасажир має право:

– одержувати від перевізника, водія, на зупинках автобусних маршрутів загального користування, автостанціях та автовокзалах інформацію про послуги автомобільного транспорту загального користування;

– безоплатно провозити з собою на автобусних маршрутах загального користування одну дитину дошкільного віку без надання їй окремого місця;

– безоплатно перевозити з собою на автобусних маршрутах загального користування ручну поклажу, а також відповідно до законодавства про захист прав споживачів і правил перевезень користуватися іншими правами.

Пасажир зобов'язаний:

– мати при собі квиток на проїзд, на перевезення багажу, за наявності права пільгового проїзду – відповідне посвідчення чи довідку, на підставі якої надається пільга, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду – зареєструвати електронний квиток;

– виконувати вимоги правил надання послуг та правил користування пасажирським автомобільним транспортом.

Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.97 р. № 176. Відповідно до пункту 10 Правил державний контроль за дотриманням передбачених цими Правилами вимог покладається на Укртрансбезпеку, Національну поліцію та органи Держпродспоживслужби.

Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 (далі – Положення), Укртрансбезпека

є центральним органом виконавчої влади, який, зокрема, реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Одним із основних завдань Укртрансбезпеки є здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті.

Згідно з пунктом 8 Положення Укртрансбезпека здійснює свої повноваження безпосередньо, через утворені в установленому порядку територіальні органи.

Відповідно до статті 6 Закону державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі).

Проведення планових, позапланових перевірок здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».

Статтю 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» визначено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема, перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Слід зазначити, що відповідно Постанови Кабінету Міністрів Міністерство соціальної політики забезпечує формування та реалізацію державної політики щодо соціального захисту, зокрема: інвалідів, осіб, на яких поширюється дія Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», ветеранів праці, ветеранів військової служби, жертв нацистських переслідувань, дітей війни та жертв політичних репресій, а також ведення роз'яснювальної роботи щодо отримання автомобільних транспортних послуг цими категоріями громадян.

Отже, у автомобільних пасажирських перевезеннях як бізнесі відбулися істотні організаційно-правові зміни щодо ліцензування, що впроваджуються в дію у 2024 році. Ці зміни є комплексними і стосуються усіх учасників процесу надання послуг.

1. Буряченко А. Є., Бороденко Т. М., Захожай К. В. Комунальний транспорт в Україні в умовах воєнного стану: тарифи та забезпечення фінансової стійкості. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 64. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4218/4145> (дата звернення: 10.10.2024). 2. Корнят І. Вплив інноваційних трендів розвитку пасажирських перевезень у смартмісті на фінанси. *Світ фінансів*. 2023. № 2(75). С. 64–79. 3. Загірняк Д. М., Залуніна О. М., Чумакова А. Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*. 2021. Вип. 1. С. 17–21. 4. Вакуленко В. М. Розвиток сталого міського транспорту на основі мобільності. *Публічне управління та адміністрування в Україні*. 2022. № 31. С. 129–132. 5. Екологічні аспекти автотранспортного комплексу: монографія / Линник І. Є., Лежнева О. І., Дорошко Є. В. та ін. Харків: Видавництво «Смуґаста типографія», 2020. 194 с. 6. Міністерство інфраструктури України. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html> (дата звернення: 10.10.2023). 7. Інформаційне агентство «likeNews». Кількість міжнародних перевізників в Україні збільшилась від початку війни. URL: <https://ilikenews.com/news/kilkist-mizhnarodnykh-pereviznykiv-v-ukrayini-zbilshylas-vid-pochatku-viyny> (дата звернення: 10.10.2023). 8. Міністерство розвитку громад і територій України. Інформація щодо прав та обов'язків водіїв, перевізників і пасажирів під час користування послугами автомобільного пасажирського транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-shchodo-prav-ta-obovyazkiv-vodiiv-pereviznikiv-i-pasazhiriv-pid-chas-koristuvannya-poslugami-avtomobilnogo-pasazhirskogo-transportu.html> (дата звернення: 10.10.2023).

REFERENCES:

1. Buriachenko A. Ye., Borodenko T. M., Zakhozhai K. V. Komunalnyi transport v Ukraini v umovakh voiennoho stanu: taryfy ta zabezpechennia finansovoi stiikosti. *Ekonomika ta suspilstvo*. 2024. Vyp. 64. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4218/4145> (data zvernennia: 10.10.2024). 2. Korniat I. Vplyv innovatsiinykh trendiv rozvytku pasazhyrskykh perevezen u smartmisti na finansy. *Svit finansiv*. 2023. № 2(75). S. 64–79. 3. Zahirniak D. M., Zalunina O. M., Chumakova A. H. Zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnykh poslug. *Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho*. 2021. Vyp. 1. S. 17–21. 4. Vakulenko V. M. Rozvytok staloho miskoho transportu na osnovi mobilnosti. *Publichne upravlinnia ta administruvannia v Ukraini*. 2022. № 31. S. 129–132. 5. Ekolohichni aspekty avtotransportnoho kompleksu: monohrafiia / Lynnyk I. Ye., Lezhneva O. I., Dorozhko Ye. V. ta in. Kharkiv: Vydavnytstvo «Smuhasta typhrafiia», 2020. 194 s. 6. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Statystychni dani po haluzi avtomobilnoho transportu. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

(data zvernennia: 10.10.2023). **7.** Informatsiine ahentstvo «IlikeNews». Kilkist mizhnarodnykh pereviznykiv v Ukraini zbilshylas vid pochatku viiny. URL: <https://ilikenews.com/news/kilkist-mizhnarodnykh-pereviznykiv-v-ukrayini-zbilshylas-vid-pochatku-viiny> (data zvernennia: 10.10.2023). **8.** Ministerstvo rozvytku hromad i terytorii Ukrainy. Informatsiia shchodo prav ta oboviazkiv vodiiv, pereviznykiv i pasazhyriv pid chas korystuvannia posluhamy avtomobilnoho pasazhyrskoho transportu. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-shchodo-prav-ta-oboviazkiv-vodiiv-pereviznykiv-i-pasazhyriv-pid-chas-korystuvannya-pochslugami-avtomobilnoho-pasazhyrskoho-transportu.html> (data zvernennia: 10.10.2023).

Stakhniuk S. O. [1; ORCID ID: 0009-0002-9014-1167],
Post-graduate Student

¹National University of Water and Environmental Engineering, Rivne

ORGANIZATIONAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF AUTOMOBILE PASSENGER TRANSPORTATION AS A BUSINESS

This article examines the dynamics of the number of issued licenses for various types of passenger transportation, and analyzes the structure of vehicles used for these purposes. The classification of buses into categories based on the following criteria is presented: number of seats (8 or more, no more than 22, more than 22); weight (up to 5 tons and more) and passenger capabilities (sitting, standing).

It is analyzed that in the total number of licenses, the share for international passenger transportation was more than 15% in 2020. However, in 2024, since the beginning of the full-scale invasion, the State Service of Ukraine for Transport Safety issued 178 licenses from February to the end of July. The volume of international bus transportation in Ukraine has almost tripled. The total volume of the passenger transportation market for this period amounted to UAH 2.2 billion. Attention is drawn to the changes that took place in the field of licensing in 2024, and their impact on the activities of enterprises engaged in passenger transportation.

A fine of UAH 17-34 thousand is provided for carrying out economic activities without obtaining a transport license. In addition, there is a regulatory framework, the Law of Ukraine «On Road Transport», which defines the principles of organization and operation of road transport. According to Article 3 of the Law, this Law regulates relations between road carriers, customers of transport services, executive authorities and local self-government bodies, passengers, vehicle owners, as well as their relations with legal entities and individuals – business entities that ensure the operation of road transport and traffic safety.

Particular attention is paid to the requirements for drivers, vehicles and organization of transportation, as well as the rights and obligations of drivers and passengers. The author examines the issue of state control over the activities of road carriers and ensuring social protection of certain categories of citizens when receiving transport services.

Keywords: automobile passenger transportation; business; national economy; organizational and legal regulation; licensing; vehicles; drivers; passengers; state control; social protection.

Отримано: 21 березня 2025 року
Прорецензовано: 26 березня 2025 року
Прийнято до друку: 28 березня 2025 року