

ВИСНОВОК
Міністерства юстиції України
за результатами правової експертизи
проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів
України щодо впорядкування перевезень пасажирів на таксі та легковими
автомобілями на замовлення»

Загальна підсумкова оцінка: відповідний із зауваженнями щодо недотримання вимог нормопроєктувальної техніки.

Розробник

Міністерство розвитку громад та територій України.

Правові підстави прийняття (схвалення) акта

Стаття 93 Конституції України, згідно з якою право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить, зокрема, Кабінету Міністрів України.

Антикорупційна експертиза

У проекті Закону відсутні корупціогенні фактори.

Оцінка відповідності проекту акта законодавства Конституції та законам України, іншим актам законодавства

Відповідний (чек-лист 1).

Оцінка відповідності проекту акта законодавства принципу недискримінації (антидискримінаційна експертиза)

Відповідний (чек-лист 2).

Оцінка відповідності проекту акта законодавства вимогам нормопроєктувальної техніки

Невідповідний (чек-лист 3).

Оцінка відповідності проекту акта законодавства принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків

Відповідний (чек-лист 4).

Оцінка відповідності проекту міжнародного договору України, який пропонується схвалити (підписати) згідно з проектом акта законодавства, Конституції та законам України

Проект Закону не є проектом акта законодавства, яким пропонується схвалення (підписання) проекту міжнародного договору України (чек-лист 5).

Правову експертизу проведено

Управління цивільного та комерційного права Департаменту приватного права.

Заступник Міністра юстиції України
з питань європейської інтеграції

Людмила СУГАН



СЕД АСКОД
Міністерство юстиції України
№ 87496/80314-26-26/8.1.4 від 15.06.2026
Підписувач Сугак Людмила Петрівна
Сертифікат 382367105294AF9704000000F08B0100F0112304
Дійсний з 02.07.2025 10:11:05 по 02.07.2026 10:11:05

Петренко Юлія 271 17 44

Оцінка відповідності проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впорядкування перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення» Конституції та законам України, іншим актам законодавства

Підсумкова оцінка: відповідний.

Критерії оцінки:

1	<i>Проект акта відповідає Конституції України</i>	так
2	<i>Проект акта відповідає чинним міжнародним договорам України, стандартам Ради Європи у сфері демократії, верховенства права та прав людини, положенням Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод з урахуванням практики Європейського суду з прав людини (висновок щодо відповідності положенням Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та практиці Європейського суду з прав людини додається)</i>	так
3	<i>Проект акта відповідає законам України / узгоджується із законами України</i>	так
4	<i>Проект акта відповідає актам Президента України / узгоджується із актами Президента України</i>	—
5	<i>Проект акта узгоджується з актами такої ж юридичної сили</i>	так
6	Відповідно до абзацу першого пункту 5 § 33 глави 2 розділу 4 та абзацу першого пункту 1 § 70 глави 2 розділу 6 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950, проєкт акта підлягає обов'язковому погодженню Уповноваженим Верховної Ради України з прав людини. Крім того, під час підготовки проєкту акта Кабінету Міністрів з питань, що стосуються функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого і регіонального розвитку (згідно з тематикою консультацій, визначених Законом України «Про асоціації органів місцевого самоврядування»), такий проєкт акта в обов'язковому порядку надсилається всеукраїнським асоціаціям органів місцевого самоврядування	

Оцінка відповідності проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впорядкування перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення» принципу недискримінації (антидискримінаційна експертиза)

Підсумкова оцінка: відповідний.

Критерії оцінки:

1	<i>При підготовці проєкту акта:</i>	
1.1	забезпечено відсутність положень, які створюють ситуацію, за якої особа та/або група осіб за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, віку, інвалідності,	так

	етнічного та соціального походження, громадянства, сімейного та майнового стану, місця проживання, мовними ознаками, іншими ознаками, які були, є та можуть бути дійсними або припущеними, зазнає обмеження у визнанні, реалізації або користуванні правами і свободами в будь-якій формі, встановленій Законом України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні», крім випадків, коли таке обмеження має правомірну, об'єктивно обґрунтовану мету, способи досягнення якої є належними та необхідними	
1.2	забезпечено відсутність положень щодо дискримінації з боку державних органів, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, юридичних осіб публічного та приватного права, а також фізичних осіб у формі: прямої дискримінації; непрямої дискримінації; підбурювання до дискримінації; пособництва у дискримінації; утиску	так
1.3	дотримано принципу недискримінації у сфері громадсько-політичної діяльності; державної служби та служби в органах місцевого самоврядування; правосуддя; трудових відносин, у тому числі застосування роботодавцем принципу розумного пристосування; охорони здоров'я; освіти; соціального захисту; житлових відносин; доступу до товарів і послуг; інших сферах суспільних відносин, а саме – забезпечено: рівність прав і свобод осіб та/або груп осіб; рівність перед законом осіб та/або груп осіб; повагу до гідності кожної людини; рівні можливості осіб та/або груп осіб	так
2	<i>Запропоновані проектом акта позитивні дії мають правомірну, об'єктивно обґрунтовану мету, спрямовану на усунення юридичної чи фактичної нерівності у можливостях для особи та/або групи осіб реалізовувати на рівних підставах права і свободи, надані їм Конституцією і законами України</i>	так
3	<i>Внаслідок прийняття акта неможливе в короткостроковій або довгостроковій перспективі погіршення/ послаблення: забезпечення рівності прав і свобод осіб та/або груп осіб; забезпечення рівності перед законом осіб та/або груп осіб; поваги до гідності кожної людини; забезпечення рівних можливостей осіб та/або груп осіб</i>	так

Оцінка відповідності проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впорядкування перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення» вимогам нормопроєктувальної техніки

Підсумкова оцінка: невідповідний.

Критерії оцінки:

1	<i>Проект акта відповідає вимогам нормопроєктувальної техніки</i>	ні
1.1	чи відповідає назва проєкту акта його змісту	
1.2	чи відповідає проєкт акта вимогам щодо виду нормативно-правового акта	
1.3	чи дотримано вимог щодо вичерпності охоплення кола питань, що належать до предмета правового регулювання проєкту акта	
1.4	чи не виходить зміст проєкту акта за межі предмета його правового регулювання	
1.5	чи дотримано вимог щодо зменшення до мінімуму кількості актів з одного питання	
1.6	чи дотримано вимог щодо неприпустимості повтору нормативних положень, визначених раніше прийнятими актами	
1.7	чи дотримано вимог щодо узгодженості положень проєкту акта з актами законодавства	ні
1.8	чи дотримано вимог щодо внесення змін до актів законодавства, визнання їх такими, що втратили чинність, або скасування	
1.9	чи дотримано вимог правил нормопроєктувальної техніки щодо посилань на інші акти законодавства	
1.10	чи дотримано вимог щодо написання найменувань органів державної влади, інших державних органів, підприємств, установ та організацій	
1.11	чи дотримано вимог щодо зазначення джерел опублікування актів законодавства	
1.12	чи є проєкт акта логічно послідовним з точки зору викладу тексту акта	ні
1.13	чи дотримано вимог щодо взаємозв'язку нормативних положень та структури проєкту акта	ні
1.14	чи дотримано вимог щодо належної ясності викладу, точності, лаконічності та доступності мови проєкту акта	ні
1.15	чи дотримано вимог щодо неприпустимості в проєкті акта суперечності смислового плану	ні
1.16	чи дотримано вимог щодо термінології нормативно-правового акта	ні
1.17	чи дотримано вимог стосовно стилю і викладу тексту проєкту акта	ні
1.18	чи дотримано вимог щодо правил застосування слів іноземного походження	
1.19	чи дотримано вимог щодо відсутності в проєкті акта значної кількості винятків із загальних правил	
1.20	чи дотримано інших вимог нормопроєктувальної техніки	ні

Обґрунтування зазначених невідповідностей (неузгодженостей) (до чек-листа 3):

№ з/П	Положення проєкту акта	Обґрунтування невідповідності (неузгодженості)	Пропозиція щодо усунення невідповідностей (неузгодженостей)
1 (1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.17)	До проєкту Закону в цілому	Відповідно до статті 10 Закону України «Про правотворчу діяльність» <u>закон</u> – це нормативно-правовий акт, прийнятий Верховною Радою України та (або) на всеукраїнському референдумі в установленому Конституцією України та законом порядку, що <u>регулює найбільш важливі суспільні відносини</u>. Слід зауважити, що закон як акт вищої юридичної сили має забезпечувати системне, комплексне та внутрішньо узгоджене регулювання найбільш важливих суспільних відносин. При цьому його положення повинні бути чіткими, однозначними, логічно пов'язаними між собою та не містити не виправданого дублювання нормативного матеріалу. Текст закону повинен забезпечувати створення завершеного, прогнозованого механізму правового регулювання та відповідати принципу юридичної визначеності, однією зі складових якої є вимога «якості закону», згідно з якою норми закону мають бути достатньо доступними, чітко сформульованими і передбачуваними у своєму застосуванні. Водночас проєкт Закону неповною мірою відповідає зазначеним вимогам, оскільки його положення характеризуються наявністю повторів однакових за змістом приписів у різних структурних елементах акта, а також використання окремих оціночних і недостатньо визначених формулювань. Також текст проєкту акта неповною мірою відповідає вимогам, які ставляться до стилю викладу нормативного матеріалу, оскільки його текст повинен викладатися чітко, однозначно та з дотриманням вимог офіційно-ділового стилю, а нормативні приписи мають формулюватися із застосуванням усталених юридичних конструкцій та термінології. Зазначене негативно впливає на якість нормативного регулювання, запропонованого проєктом акта, ускладнює його сприйняття та може призвести до неоднозначного тлумачення і застосування його положень на практиці. 1. Так, проєкт Закону переобтяжений мовними конструкціями, які не відповідають вимогам офіційно-ділового стилю, є оціночними категоріями, що мають застосовуватися під час підготовки проєктів нормативно-правових актів, <u>наприклад, формулювання:</u>	Проект Закону потребує перегляду

		«<i>та/або</i>» (статті 1, 35⁴ Закону в редакції проєкту Закону); «<i>завчасно</i>», «<i>зокрема</i>» (стаття 1 Закону в редакції проєкту Закону); «<i>за наявності технічної можливості</i>» «<i>у випадку реалізації технічної можливості</i>» (статті 35⁴, 35⁵ Закону в редакції проєкту Закону); «<i>пасажери повинні складати <u>однорідну групу</u></i>» (стаття 53¹ Закону в редакції проєкту Закону); «<i>у тому числі</i>» (статті 1, 35, 35¹, 35², 40 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) в редакції проєкту Закону) Наприклад, частиною дев'ятою статті 35¹ Закону в редакції проєкту Закону передбачається, що автомобільний перевізник, може наносити маркування на таксі <i>на власний розсуд, у тому числі на договірних засадах</i>, у частині, що не охоплена зразком, затвердженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту. Подібну норму містить також частина десята статті 35² Закону в редакції проєкту Закону. Слід зазначити, що відповідно до частини першої статті 626 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) <i>договором є домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків</i>. Зміст договору становлять умови (пункти), <i>визначені на розсуд сторін і погоджені ними</i>, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства (частина перша статті 628 ЦК України). Договір є укладеним, якщо сторони <i>досягли згоди</i> з усіх істотних умов договору (частина перша статті 638 ЦК України). Ураховуючи наведене, формулювання «<i>на власний розсуд</i>» та «<i>на договірних засадах</i>» є взаємовиключними, оскільки укладення договору (визначення його умов, зокрема щодо нанесення маркування) має здійснюватися за згодою сторін. У зв'язку з цим застосування формулювання «<i>у тому числі</i>» (яке, як правило, вказує на уточнення наведеного перед ним положення) в наведеній нормі потребує перегляду. У цьому сенсі за необхідності збереження альтернативності щодо порушеного питання доцільно використовувати інші сполучники, наприклад сполучник «або». 2. Недоліком проєкту Закону є наявність у ньому великої кількості відсильних норм (зокрема, статті 29, 35¹, 35⁵, 35⁶ Закону в редакції проєкту Закону).	
--	--	--	--

		Закон має забезпечувати комплексне, системне та самодостатнє регулювання відповідної сфери суспільних відносин. Відсильні норми є одним із прийомів законодавчої техніки, який застосовується з метою уникнення дублювання нормативного матеріалу та забезпечення узгодженості між положеннями нормативно-правового акта. Водночас використання таких норм має бути обґрунтованим та не повинно ускладнювати сприйняття змісту правового регулювання. Використання відсильних норм є виправданим лише тоді, коли воно сприяє уникненню повторів та не перешкоджає розумінню змісту правового регулювання. Натомість проект Закону містить надмірну кількість відсилань до інших його структурних елементів, що вимагає для з'ясування змісту окремих положень постійного звернення до інших статей та частин проекту та унаслідок чого істотні аспекти правового регулювання розпорошені по тексті проекту акта. Такий підхід може ускладнити користування законом та не сприяє створенню цілісної картини врегулювання відповідних суспільних відносин. Зазначене неповною мірою відповідає вимогам нормопроектувальної техніки щодо логічності, системності та доступності нормативного матеріалу 3. Проект Закону не в повному обсязі забезпечує повноту правового регулювання пропонованих правовідносин, оскільки не визначає: <i>момент</i>, з якого обчислюються п'ять робочих днів, протягом яких має бути зареєстроване повідомлення або у його реєстрації має бути відмовлено (частина шоста статті 35⁵ Закону в редакції проекту Закону); <i>момент</i>, з якого не менш як впродовж 10 робочих днів оператор платформи має припинити порушення та надати пояснення щодо виявлених фактів (частина шоста статті 35⁸ Закону в редакції проекту Закону); <i>суб'єкта</i>, якому впродовж трьох робочих днів з дати прийняття відповідного рішення центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, надсилається відповідне рішення (частина дев'ята статті 35⁸ Закону в редакції проекту Закону). 4. Крім того, проект містить недоліки, пов'язані з дублюванням регулювання в межах одного нормативного акта. Так, частиною чотирнадцятою статті 35¹ Закону в редакції проекту Закону	
--	--	---	--

		передбачається, що <u>технічні вимоги до обладнання та маркування, що встановлюється (наноситься) на таксі, визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту</u>. Такі технічні вимоги охоплюють питання, пов'язані з технічним та технологічним забезпеченням роботи таксометра або відповідного програмного забезпечення та не можуть регулювати формування цін. Водночас пропонується положення Закону в редакції проекту Закону передбачає, зокрема повноваження відповідного центрального органу виконавчої влади щодо визначення технічних вимог до обладнання та маркування, що встановлюється (наноситься) на таксі. Звертаємо увагу, що аналогічне за змістом положення закріплено і в частині третій статті 20 Закону в редакції проекту Закону, що свідчить про дублювання регулювання в межах одного нормативного акта. Такий підхід не відповідає вимогам нормопроєктувальної техніки, зокрема, щодо логічної послідовності викладу тексту проекту акта	
2 (1.16)	До проекту Закону в частині внесення змін до глосарію Закону	1. У результаті прийняття пропонується проектом Закону змін Закон оперуватиме такими термінами, як, зокрема, «диспетчерські послуги», «контрольна закупка», «онлайн-моніторинг». За усталеною практикою нормативно-правовий акт, який оперує певним поняттям, має містити його визначення для цілей цього акта або чітку вказівку на інший нормативно-правовий акт, в розумінні якого таке поняття застосовується. Варто зазначити, що стаття 1 Закону містить визначення низки термінів, які в ньому вживаються. Водночас проект Закону не передбачає внесення відповідних змін до її положень, спрямованих на закріплення вказаних дефініцій. У зв'язку з цим постає питання щодо необхідності внесення відповідних змін до статті 1 Закону. 2. За загальним правилом дефініція – це точне визначення поняття, яке пояснює його зміст і відрізняє від інших понять. Так, дефініція терміна «<u>таксі</u>», закріпленого у статті 1 Закону в редакції проекту Закону, не забезпечує належного розкриття змісту цього поняття, оскільки не містить сукупності визначальних ознак, достатніх для його відмежування від інших видів автомобілів. Така редакція не відповідає вимогам правової визначеності та може призвести до неоднозначного тлумачення під час правозастосування.	Проект Закону в частині внесення змін до глосарію Закону потребує доопрацювання

		Аналогічне зауваження стосується також положення, закріпленого у частині першій статті 35 ¹ Закону в редакції проекту Закону	
3 (1.14)	До проекту Закону в частині використання формулювання « <i>послуги (особисті послуги)</i> » (наприклад, статті 35 ² , 35 ⁵ , 60 Закону в редакції проекту Закону)	Проект Закону, оперуючи таким формулюванням, не містить чітких приписів (критеріїв), які є підставою набуття автомобільним перевізником права надавати послуги та автомобільним самозайнятим перевізником права надавати особисті послуги з перевезення на таксі або легковими автомобілями на замовлення. Водночас сукупний аналіз проекту Закону дає підстави дійти висновку, що, наприклад, автомобільний самозайнятий перевізник отримує право надавати особисті послуги з перевезення на таксі та легковим автомобілем на замовлення за таких умов: - такою особою є виключно фізична особа; - наявність сертифіката водія; - надання послуг виключно через платформу. При цьому проект Закону чітко не обумовлює процедуру (умови) отримання автомобільним самозайнятим перевізником права надавати особисті послуги. Крім того, дефініція «автомобільний самозайнятий перевізник», наведена у статті 1 Закону в редакції проекту Закону не відображає зазначених вище критеріїв, які визначають статус фізичної особи як автомобільного самозайнятого перевізника, натомість закріплене у проекті Закону поняття не несе юридичного навантаження	Проект Закону потребує доопрацювання
4 (1.7, 1.20)	Підпунктом 3 пункту 1 розділу I проекту Закону пропонується внести зміни до абзацу другого частини сьомої статті 6 Закону та передбачити, що центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснює: <i>державний нагляд і контроль за дотриманням</i> автомобільними перевізниками, <i>операторами платформ вимог законодавства</i>, норм на автомобільному транспорті. Також передбачається встановити, що	За результатами аналізу наведених положень проекту Закону можна дійти висновку, що державний нагляд і контроль за дотриманням операторами платформ вимог законодавства, норм на автомобільному транспорті здійснюється посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті у <i>порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України</i>. Разом з тим пунктом 2 розділу I проекту Закону пропонується статтю 2 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» доповнити частиною п'ятою такого змісту: <i>«Контроль за дотриманням операторами платформ обов'язку повідомляти про функціонування платформи центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з безпеки на наземному транспорті</i>	Обумовлені положення проекту Закону потребують перегляду та доопрацювання з урахуванням наведеного

<i>перевірки дотримання операторами платформ обов'язку повідомляти центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, про функціонування платформи, здійснюється посадовими особами цього органу шляхом аналізу наявної у відкритому доступі та отриманої у встановленому законодавством порядку інформації про діяльність операторів платформ відповідно до порядку, затвердженого Кабінетом Міністрів України.</i> Частиною п'ятою статті 35⁸ Закону в редакції проєкту Закону передбачається, що підставою для внесення платформи до Переліку заборонених онлайн платформ є функціонування платформи без дотримання вимог статті 35⁶ цього Закону. Наявність підстав та порядок їх виявлення встановлюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті за результатами перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт операторами платформ, проведеної у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України	<i>здійснюється в установленому цим Законом порядку з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт».</i> Тобто з урахуванням запропонованих змін до вказаного Закону контроль за дотриманням операторами платформ здійснюватиметься у порядку, визначеному Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт», а проєкт Закону відсилає до рішення Уряду. При цьому звертаємо увагу, що Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» визначає правові та організаційні засади, основні принципи і порядок здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності. Відповідно до статті 3 цього Закону державний нагляд (контроль) здійснюється за принципом здійснення державного нагляду (контролю) лише за наявності підстав та в порядку, визначених законом. Отже, з огляду на наведений принцип вказаного Закону, регулювання порядку державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності здійснюється на законодавчому рівні, а не у порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України, як це передбачено проєктом акта. Крім того, частиною четвертою статті 4 наведеного Закону визначено, що виключно <u>законами</u> встановлюються: - органи, уповноважені здійснювати державний нагляд (контроль) у сфері господарської діяльності; - види господарської діяльності, які є предметом державного нагляду (контролю); - повноваження органів державного нагляду (контролю) щодо зупинення виробництва (виготовлення) або реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг; - вичерпний перелік підстав для зупинення господарської діяльності; - спосіб та форми здійснення заходів здійснення державного нагляду (контролю); - санкції за порушення вимог законодавства і перелік порушень, які є підставою для видачі органом державного нагляду (контролю) припису, розпорядження або іншого розпорядчого документа. З огляду на викладене проєкт Закону потребує приведення у відповідність до частини четвертої статті 4 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» з
---	---

		метою доповнення його положеннями щодо повноважень органів державного нагляду (контролю), способу та форми заходів здійснення державного нагляду (контролю), санкцій за порушення вимог законодавства і перелік порушень, які є підставою для видачі органом державного нагляду (контролю) припису, розпорядження або іншого розпорядчого документа	
5 (1.7, 1.16)	Статтею 35 ² Закону в редакції проекту Закону передбачається, зокрема, що у салоні та під лобовим склом легкового автомобіля, на якому надається послуга на внутрішні перевезення на замовлення, під час надання такої послуги (під час поїздки) має розміщуватись унікальний електронний ідентифікатор (QR код, штрих-код, цифровий код), за допомогою якого пасажир може отримати доступ до інформації про водія та таксі, внесеної до Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті, а саме: ... <u>державний номер</u> легкового автомобіля; фото водія	Вживання в зазначеному положенні проекту акта терміна « <i>державний номер</i> » не узгоджується із положенням частини тринадцятої статті 34 Закону України «Про дорожній рух», якою встановлено, що на зареєстровані транспортні засоби оформляються та видаються реєстраційні документи, зразки яких затверджуються Кабінетом Міністрів України, та/або електронне свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, таким транспортним засобам присвоюються <u>номерні знаки</u> (їх буквено-цифрова комбінація). При цьому в тексті проекту Закону до вказаного абзацу і після вживається термін «номерний знак». З метою забезпечення чіткості та ясності норм Закону та уникнення суперечностей при їх практичному застосуванні зазначене положення статті 35 ² Закону в редакції проекту Закону потребує відповідного термінологічного доопрацювання	Стаття 35 ² Закону в редакції проекту Закону потребує перегляду з урахуванням наведеного
6 (1.7)	Статтею 35 ⁴ Закону в редакції проекту Закону передбачається, зокрема, що підставою для <i>відмови</i> у видачі сертифіката водія є, зокрема, подання неповного переліку відомостей або документів, необхідних для прийняття рішення про видачу такого сертифіката	Зазначене положення проекту Закону неповною мірою враховує статтю 43 Закону України «Про адміністративну процедуру» (далі – ЗАП). Так, відповідно до частин першої, третьої статті 43 ЗАП, у разі якщо заяву подано з порушенням встановлених законодавством вимог, посадова особа адміністративного органу, яка розглядає справу, приймає рішення про залишення заяви без руху. Адміністративний орган надсилає заявнику письмове повідомлення про залишення заяви без руху протягом трьох робочих днів з дня отримання заяви, а в разі особистого звернення із заявою негайно (за можливості) вручає під розписку таке повідомлення особі, яка подала заяву, безпосередньо в адміністративному органі. У повідомленні про залишення заяви без руху зазначаються виявлені недоліки з посиланням на порушені вимоги законодавства, спосіб та строк усунення недоліків, а також способи, порядок та строки оскарження рішення про залишення заяви без руху. Адміністративний орган встановлює строк, достатній для усунення	Стаття 35 ⁴ Закону в редакції проекту Закону потребує відповідного доопрацювання

		заявником виявлених недоліків. У разі усунення виявлених недоліків у строк, встановлений адміністративним органом, заява вважається поданою в день її первинного подання. При цьому строк розгляду справи продовжується на строк залишення заяви без руху	
7 (1.7)	Частиною першою статті 35⁵ Закону в редакції проєкту Закону передбачається, що <i>автомобільний перевізник</i> засобами Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті <u>з урахуванням порядку, визначеного Кабінетом Міністрів України</u>, подає центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті <i>повідомлення про початок надання послуг з внутрішніх перевезень легковими автомобілями на замовлення та/або на таксі</i>. Форма повідомлення визначається Кабінетом Міністрів України	Аналіз наведеного положення проєкту Закону свідчить, що автомобільний перевізник з урахуванням порядку, визначеного Кабінетом Міністрів, подає повідомлення про початок надання послуг з внутрішніх перевезень легковими автомобілями на замовлення та/або на таксі. При цьому пунктом 4 розділу I проєкту Закону пропонується Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності, затверджений Законом України «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності», доповнити пунктом 167, у якому передбачається, що повідомлення про початок надання послуг з внутрішніх перевезень легковими автомобілями на замовлення та/або на таксі видається відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», що вказує на те, що зазначене повідомлення є документом дозвільного характеру. У зв'язку з цим варто враховувати, що правові та організаційні засади функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності, порядок діяльності дозвільних органів, уповноважених видавати документи дозвільного характеру, та адміністраторів визначає Закон України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності». Статтею 4 цього Закону встановлено основні вимоги до дозвільної системи у сфері господарської діяльності, частиною першою якої передбачено, що <i>виключно законами, які регулюють відносини, пов'язані з одержанням документів дозвільного характеру, встановлюється</i>, зокрема: - необхідність одержання документів дозвільного характеру та їх види; - дозвільний орган, уповноважений видавати документ дозвільного характеру; - платність або безоплатність видачі (переоформлення, анулювання) документа дозвільного характеру; - строк видачі документа дозвільного характеру або відмови у його видачі; - вичерпний перелік підстав для відмови у видачі, переоформлення, анулювання документа дозвільного характеру; <i>строк дії документа дозвільного характеру або необмеженість строку дії такого документа.</i>	Положення статті 35⁵ Закону в редакції проєкту Закону потребують доопрацювання з урахуванням зазначеного

		Отже, вимоги до дозвільної системи у сфері господарської діяльності, встановлюється виключно законами, які регулюють відносини, пов'язані з одержанням документів дозвільного характеру, і не можуть визначатися з урахуванням порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України, як це передбачено проектом акта	
8 (1.14)	До статті 35 ⁸ Закону «Заборона функціонування платформи в Україні» в редакції проекту Закону, якою передбачається, зокрема, що положення про <u>Перелік платформ доступ до яких обмежено</u> , у сфері автомобільного транспорту, в якому відповідно до положень цієї статті Закону визначається порядок внесення платформи до <u>Переліку заборонених платформ</u> у сфері автомобільного транспорту, порядок виключення платформи з Переліку, а також <u>порядок та критерії визначення платформ</u> , за допомогою яких здійснюється замовлення послуг з перевезення на таксі та/або легковими автомобілями на замовлення, <u>визначаються Кабінетом Міністрів України</u>	Як зазначено у пояснювальній записці до проекту, метою прийняття проекту Закону є комплексне впорядкування правового регулювання перевезень пасажирів на таксі або легковими автомобілями на замовлення з урахуванням сучасних моделей організації таких перевезень, зокрема <i>із використанням цифрових платформ</i>, шляхом створення прозорих і зрозумілих правил діяльності для всіх учасників ринку. Тобто визначення статусу платформи як засобу організації перевезень має бути істотним елементом правового регулювання вказаного проекту Закону, а не визначатися предметом регулювання підзаконного нормативно-правового акта, як це передбачається вказаною статтею проекту акта. Такий підхід, на наше переконання, не відповідає вимогам, які ставляться до закону як акта, що регулює найбільш важливі суспільні відносини. Крім того, у проекті Закону потребують визначення також поняття «платформа, доступ до якої обмежено» та «заборонена платформа»	Стаття 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону потребує доопрацювання з урахуванням зазначеного
9 (1.20)	Щодо вживання у статті 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону формулювання « <u>підприємств, установ та організацій</u> »	Щодо вживання у тексті проекту акта вказаного формулювання зазначаємо, що воно є застарілим та базувалося на положеннях Господарського кодексу України. Зауважуємо, що 28 серпня 2025 року введений в дію Закон України № 4196-IX «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб», який має на меті вилучення з правового поля України низки застарілих організаційно-правових форм юридичних осіб, у тому числі таких, як «підприємство». У свою чергу реформування полягає у запровадженні перехідного періоду на три роки для поступового припинення «підприємств» і їх перетворення у <i>товариства</i>. Елементом реформи є внесення змін цим Законом до низки законодавчих актів щодо вилучення з них застарілої термінології «підприємства».	Стаття 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону стосовно вживання вказаного формулювання потребує перегляду з урахуванням наведеного

		З огляду на наведене більш сучасним підходом для позначення відповідних суб'єктів є застосування формулювання «юридичні особи, незалежно від організаційно-правової форми»	
10 (1.16)	Другим реченням частини шостої статті 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону передбачається, що вимога надсилається на електронну адресу та/або <u>інші засоби зв'язку платформи</u> ...	Пропоноване проектом Закону положення в частині використання слів «<u>інші засоби зв'язку платформи</u>» не враховує принцип юридичної визначеності, оскільки постає питання, про які <i>інші засоби зв'язку платформи</i> йдеться. При цьому варто звернути увагу, що Закон України «Про електронні комунікації», який визначає правові та організаційні основи державної політики у сферах електронних комунікацій, не застосовує поняття «засоби зв'язку». Натомість зазначений Закон оперує та надає визначення, наприклад, таким поняттям, як «електронна комунікація», «технічні засоби електронних комунікацій» (пункти 28, 130 частини першої статті 2 цього Закону)	Стаття 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону потребує відповідного доопрацювання з урахуванням наведеного
11 (1.16)	Частиною восьмою статті 35⁸ Закону в редакції проекту Закону передбачається, що рішення центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті про внесення платформи до Переліку платформ, доступ до яких обмежено має містити перелік заходів, необхідних для обмеження доступу, а саме: у разі якщо платформа є <u>мобільним застосунком</u> – повідомлення платформ цифрової дистрибуції <u>мобільних застосунків</u> про заборону використання на території України відповідного <u>мобільного застосунку</u>	До наведеного положення проекту Закону в частині використання слів «<u>мобільний застосунок</u>» у відповідному відмінку звертаємо увагу, що проведений аналіз нормативно-правових актів, які регулюють відносини у сфері інформаційно-комунікаційних систем, виявив застосування формулювання «<u>мобільний додаток</u>» (наприклад, у Положенні про Єдиний державний вебпортал електронних послуг, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 року № 1137). Враховуючи зазначене, з метою дотримання вимог єдності та уніфікованості термінології у проекті Закону, на нашу думку, доцільно використовувати слова «<u>мобільний додаток</u>»	Частина восьма статті 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону потребує термінологічного доопрацювання з урахуванням наведеного
12 (1.14)	Частиною десятою статті 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону передбачається, що <u>центральный орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті може ухвалити рішення про виключення</u>	Пропоноване положення проекту Закону не забезпечує дотримання юридичної визначеності, яка є складовою принципу верховенства права, з огляду на те, що формулювання « <u>може</u> » має оціночний характер та містить ознаки непередбачуваності, що може призвести до довільної поведінки суб'єктів, на регулювання відносин, за участю яких спрямований запропонований проект акта	Частина десята статті 35 ⁸ Закону в редакції проекту Закону потребує доопрацювання з урахуванням

	платформи з Переліку заборонених платформ у сфері автомобільного транспорту, якщо оператор такої платформи подав повідомлення про початок її функціонування відповідно до статті 35 ⁶ цього Закону		наведеного
13 (1.16)	До підпункту 13 пункту 1 розділу I проєкту Закону в частині використання слова « <u>паспорт</u> » у відповідних відмінках	Відповідно до пункту 1 частини першої статті 13 Закону України «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус» документами, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України, є, зокрема: паспорт громадянина України; паспорт громадянина України для виїзду за кордон; дипломатичний паспорт України; службовий паспорт України. Відповідно до цього Закону, постанови Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 року № 302 «Про затвердження зразка бланка, технічного опису та Порядку оформлення, видачі, обміну, пересилання, вилучення, повернення державі, визнання недійсним та знищення паспорта громадянина України» у разі наявності повідомлення про відмову від реєстраційного номера облікової картки платника податків проставляється слово «відмова» у <i>паспорті громадянина України</i> . З огляду на зазначене назву паспорта слід конкретизувати	Підпункт 13 пункту 1 розділу I проєкту Закону в частині використання слова « <i>паспорт</i> » у всіх відмінках слід замінити словами « <i>паспорт громадянина України</i> » у відповідних відмінках
14 (1.7)	Частинами четвертою, п'ятою статті 42 Закону в редакції проєкту Закону передбачається, що договір перевезення пасажирів на таксі набирає чинності з моменту прийняття автомобільним перевізником (його водієм) або автомобільним самозайнятим перевізником замовлення пасажирів і <i>діє до моменту його висадки в пункті призначення</i> . Договір на внутрішні перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення набирає чинності з моменту прийняття автомобільним перевізником (його водієм), автомобільним самозайнятим перевізником замовлення пасажирів через	Насамперед звертаємо увагу, що відповідно до частини третьої статті 639 ЦК України, якщо сторони домовились укласти у письмовій формі договір, щодо якого законом не встановлена письмова форма, такий <i>договір є укладеним з моменту його підписання</i> сторонами. Щодо припинення дії договору в момент висадки пасажирів в пункті призначення зазначаємо, що згідно з частиною першою статті 526 ЦК України зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться. Зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином (стаття 599 ЦК України). З огляду на те, що договір перевезення укладається, у тому числі, на платній основі, виглядає дискусійним питання можливості припинення його дії саме в момент висадки пасажирів, без урахування, наприклад, факту	Проект Закону потребує перегляду та доопрацювання з урахуванням наведеного

	платформу або в момент підписання сторонами (автомобільним перевізником та замовником послуг) такого договору і діє до виконання моменту висадки пасажирів в пункті призначення або протягом строку, визначеного сторонами (автомобільним перевізником та замовником послуг)	оплати таким пасажиром проїзду	
15 (1.12, 1.15)	Статтею 42 Закону в редакції проекту Закону передбачається, зокрема, що <u>договір перевезення пасажирів на таксі набирає чинності з моменту прийняття</u> автомобільним перевізником (його водієм) або автомобільним самозайнятим перевізником замовлення пасажирів і діє до моменту його висадки в пункті призначення. Договір на внутрішні перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення <u>набирає чинності з моменту прийняття</u> автомобільним перевізником (його водієм), автомобільним самозайнятим перевізником замовлення пасажирів через платформу або в момент підписання сторонами (автомобільним перевізником та замовником послуг) такого договору і діє до виконання моменту висадки пасажирів в пункті призначення або протягом строку, визначеного сторонами (автомобільним перевізником та замовником послуг)	Вказані положення проекту Закону не відповідають вимогам нормопроектувальної техніки щодо логічної послідовності викладу проекту акта та неприпустимості в ньому суперечностей смислового плану з огляду на таке. Аналіз статті 42 Закону в редакції проекту Закону виявив внутрішню неузгодженість, оскільки у запропонованій редакції частини четвертої зазначеної статті йдеться про те, що договір перевезення пасажирів набирає чинності з моменту прийняття автомобільним самозайнятим перевізником замовлення, тоді як у запропонованій частині п'ятій зазначено, що договір на внутрішні перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення набирає чинності з моменту прийняття автомобільним самозайнятим перевізником замовлення пасажирів <u>через платформу</u>. Таким чином, у контексті викладених положень проекту акта щодо автомобільного самозайнятого перевізника слід зазначити, що проект не містить єдиного підходу в частині набрання чинності відповідним договором щодо автомобільного самозайнятого перевізника. Крім того, вказані положення проекту акта одночасно оперують такими формулюваннями, як «до моменту його висадки в пункті призначення» та «до виконання моменту висадки пасажирів в пункті призначення», що у свою чергу може бути результатом редакційного одруку	Стаття 42 Закону в редакції проекту Закону потребує перегляду та доопрацювання
16 (1.12, 1.13)	До проекту Закону в частині положень, згідно з якими: 1) таксі під час виконання перевезення має бути обладнане (забезпечене) таксометром. <u>Пасажир повинен мати доступ до інформації про поїздки, зафіксовану таксометром</u> (стаття 35¹ Закону в редакції проекту Закону);	Проект Закону в частині використання таких мовних конструкцій, як: 1) «<u>пасажир повинен мати доступ до інформації про поїздки, зафіксовану таксометром</u>» та «<u>відсутній, не працює таксометр або до нього не має доступу пасажир</u>»; 2) «<u>Єдиний комплекс</u>» та «<u>Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті</u>», не забезпечує дотримання вимог нормопроектувальної техніки щодо належної ясності викладу, взаємозв'язку структури проекту акта та	Проект Закону потребує перегляду та редакційного доопрацювання

	водію таксі, у тому числі автомобільному самозайнятому перевізнику, забороняється, зокрема, здійснювати перевезення пасажирів, якщо в таксі відсутній, не працює <u>таксометр</u> або <u>до нього не має доступу пасажир</u> (стаття 40 Закону в редакції проекту Закону); 2) використання мовних конструкцій «Єдиний комплекс» (стаття 35⁵ Закону в редакції проекту Закону) та «Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті» (наприклад, статті 35⁶, 35⁷ Закону в редакції проекту Закону)	уніфікованості вживаної термінології	
17 (1.20)	Пунктом 3 розділу I проекту Закону пропонується частину першу статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» доповнити підпунктом 24¹ такого змісту: «24¹) перевезення пасажирів, небезпечних вантажів автомобільним транспортом та/або міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, <u>з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт»</u>	Аналіз наведеного положення проекту Закону свідчить, що ліцензуванню буде підлягати такий вид господарської діяльності, як перевезення пасажирів, небезпечних вантажів автомобільним транспортом та/або міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, який буде здійснюватися з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт». При цьому варто зауважити, що стаття 9 Закону в редакції проекту Закону, яка регулює відносини, пов'язані з ліцензуванням на автомобільному транспорті та набуттям права на надання послуг з перевезення легковими автомобілями на замовлення на таксі, на наш погляд, не містить особливостей щодо ліцензування вказаного виду господарської діяльності. У свою чергу доповнення частини першої статті 9 Закону в редакції проекту Закону вказує на те, що автомобільний перевізник повідомляє про надання послуги з внутрішніх перевезень пасажирів легковим автомобілем на замовлення та на таксі <i>на підставі повідомлення про початок надання таких послуг</i>, що очевидно є дозвільною (погоджувальною) процедурою та не пов'язане з процедурою ліцензування у вказаній сфері. У зв'язку з цим постає питання, про які саме особливості, визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», йдеться у пункті 24¹ частини першої статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» у редакції проекту Закону	Пункт 3 розділу I проекту Закону потребує доопрацювання з урахуванням наведеного

18 (1.14)	До розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» проекту Закону в цілому	Окремі норми прикінцевих та перехідних положень проекту Закону сформульовані у спосіб, що не забезпечує об'єктивного розуміння правового регулювання, яке в них закріплено, <u>наприклад</u>: пункт 3 не надає відповіді на питання, які будуть наслідки у випадку, якщо автомобільні перевізники не внесуть протягом зазначеного періоду відповідні дані через Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті; пункти 6, 7 в частині використання слів «<i>протягом трьох місяців одного року</i>», «<i>протягом одного шести місяців</i>» не відповідають вимогам нормопроектувальної техніки щодо логічної послідовності, оскільки залишається питання, протягом якого терміну відповідні суб'єкти правовідносин зобов'язані вчинити певні дії; пункт 7 також не надає відповіді на питання, що саме не вимагається від водія автомобільного перевізника, автомобільного самозайнятого перевізника перевезень на таксі або легковими автомобілями на замовлення, які у встановленому законодавством порядку пройшли обов'язковий технічний контроль транспортного засобу; аналіз пункту 8 не надає відповіді на питання, з якого моменту втрачають чинність ліцензії на господарську діяльність з надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення; у пункті 9 не зазначено суб'єкта, який має визначити відповідний механізм обміну інформацією	Розділ II «Прикінцеві та перехідні положення» проекту Закону потребує перегляду
--------------	---	--	--

Оцінка відповідності проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впорядкування перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення» принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків

Підсумкова оцінка: відповідний.

Критерії оцінки:

1	<i>Проект акта законодавства:</i>	
1.1	відповідає міжнародним договорам України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюціям міжнародних конференцій, міжнародних організацій, її органів	так
1.2	відповідає національному законодавству України у сфері забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків	так
1.3	внаслідок прийняття нормативно-правового акта неможливе в короткостроковій або довгостроковій перспективі погіршення/послаблення захисту прав жінок/чоловіків	так
1.4	при підготовці проєкту акта законодавства зібрані та проаналізовані дані з розбивкою за статтю та віком	—
1.5	при підготовці проєкту акта законодавства визначені та враховані потреби жінок і чоловіків, хлопчиків та дівчаток	—
1.6	не містить положень прямої або непрямої дискримінації, підбурювання або утиску на основі статі особи або групи осіб	—
1.7	забезпечує збалансовану участь та рівні можливості для жінок і чоловіків різних груп у виборчому процесі, прийнятті рішень на всіх рівнях, представленості у державних органах та органах місцевого самоврядування, політичній чи громадській діяльності	так
1.8	не містить положень, які можуть призвести до обмеження прав або можливостей жінок або чоловіків у соціально-економічній сфері, доступі до інфраструктури та послуг, зайнятості, праці та одержанні винагороди за неї, у сфері підприємництва та соціального захисту, громадянства, шлюбу, сімейних відносин, материнства і батьківства, охорони здоров'я тощо	так
1.9	позитивні дії мають правомірну об'єктивно обґрунтовану мету, спрямовану на усунення юридичної/фактичної нерівності у можливостях жінок і чоловіків щодо реалізації прав і свобод	так

**Оцінка відповідності проєкту міжнародного договору України,
який пропонується схвалити (підписати) згідно з проєктом акта
законодавства, Конституції та законам України**

Підсумкова оцінка: проєкт Закону не є проєктом акта законодавства, яким пропонується схвалення (підписання) проєкту міжнародного договору України.

Критерії оцінки:

1	<i>Проект міжнародного договору України відповідає Конституції України</i>	
2	<i>Проект міжнародного договору України відповідає законам України</i>	
3	<i>Інше</i>	