**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проєкту рішення виконавчого комітету**

**Чернігівської міської ради**

**«Про вартість проїзду у міському пасажирському**

**автомобільному транспорті»**

Цей аналіз регуляторного впливу проєкту рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті», розроблений на виконання та з дотриманням вимог ст. 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (зі змінами).

Назва регуляторного акта: проєкт рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті».

Регуляторний орган: виконавчий комітет Чернігівської міської ради.

 Розробники документа: управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв’язку Чернігівської міської ради.

 Відповідальна особа: Рижий О. М.

 Контактний телефон: 671-887.

Електронна адреса: transport@chernigiv-rada.gov.ua.

**І. Визначення проблеми**

На даний час в місті діє рішення виконавчого комітету міської ради від 13 грудня 2018 року № 638 «Про вартість проїзду у міському пасажирському транспорті».

Цим рішенням для всіх суб’єктів господарювання міста, незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва, які виконують перевезення пасажирів і багажу на міських маршрутах загального користування, встановлена вартість разового квитка:

- на проїзд у автобусі для перевезення пасажирів в межах міста Чернігова – 6,00 грн.;

- на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування для учнів загальноосвітніх навчальних закладів у місті Чернігові, при наявності учнівського квитка, на період з 1 вересня до 21 червня включно – 3,00 грн., без компенсації за такі перевезення.

Перевезення дітей до 6-ти років здійснюється безкоштовно.

Економічна ситуація в країні призвела до підвищення вартості складових витрат на надання послуг з перевезення пасажирів, у тому числі паливно-мастильних матеріалів, заробітної плати. У зв’язку зі збитковістю перевезень перевізники не можуть забезпечити належну якість технічного стану автобусів, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечити безпеку руху, що в майбутньому може привести до аварійних ситуацій та дорожньо-транспортних пригод.

Проблема, яку необхідно вирішити шляхом прийняття даного рішення, полягає у збалансуванні інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб-підприємців, всіх суб’єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності.

Розмір чинного тарифу на перевезення пасажирів автобусами на міських маршрутах не покриває фактичні видатки перевізників, що зайняті у сфері пасажирських перевезень, та не дає можливості забезпечити регулярність руху автобусів на міських маршрутах, і забезпечувати відповідну якість надання послуг з перевезення пасажирів.

Згідно з пунктом 1.6. наказу Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг пасажирського автомобільного транспорту, що не залежать від господарської діяльності автомобільного перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш, ніж на 10 %.

За період дії рішення, що встановлює чинний тариф, суттєво зросли такі складові собівартості проїзду:

- мінімальна заробітна плата зросла з 4173,0 грн. до 6000,0 грн. (на 44%);

- вартість моторних та спеціальних мастил – з 100,0 грн. до 190,0 (на 90%);

- запасні частини, зокрема вартість шин зросла з 3380,0 грн. до 4200,0 грн. (на 24%) на автобуси середньої місткості та з 1350,0 грн. до 3350,0 грн. на автобуси малої місткості (на 148%);

- вартість акумуляторів – з 3450,0 грн. до 4300,0 грн. на автобуси середньої місткості (на 25%) та з 1955,0 грн. до 3450,0 грн. (на 76%) на автобуси малої місткості.

У зв’язку з цим виникла необхідність переглянути діючий тариф на транспортні послуги, які надаються автомобільними перевізниками населенню на міських автобусних маршрутах загального користування.

Проєктом рішення виконавчого комітету міської ради «Про вартість проїзду в міському пасажирському автомобільному транспорті» пропонується встановити:

- граничну вартість разового квитка на проїзд у автобусі для перевезення пасажирів в межах міста Чернігова у розмірі 8,00 грн;

- вартість разового квитка на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування для учнів загальноосвітніх навчальних закладів міста Чернігова, при наявності учнівського квитка, на період з 1 вересня до 21 червня включно – 4,00 грн.

Прийняття даного регуляторного акта та встановлення економічно обґрунтованого розміру тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських маршрутах загального користування, надасть можливість автопідприємствам міста вчасно виплачувати заробітну плату, сплачувати податки до бюджету, поновлювати основні фонди.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Групи (підгрупи)** | **Так** | **Ні** |
| Громадяни  | Х |  |
| Держава (територіальна громада) | Х |  |
| Суб’єкти господарювання,  | Х |  |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва | Х |  |

Проблема підвищення рівня тарифів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів у зв’язку з тим, що державою прийнята низка законів та інших нормативних документів, які регламентують діяльність виконавчих органів місцевого самоврядування в цьому напрямку, зокрема:

- відповідно до п.п.2 п. «а» ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» виконавчі органи міських рад мають повноваження встановлювати тарифи на транспортні послуги;

- відповідно до ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту методику розрахунку тарифів за видами перевезень;

- наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009р. № 1175 затверджена «Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», яка визначає механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та є обов’язковою для застосування під час встановлення тарифів органами місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

**ІІ. Цілі регулювання**

* приведення тарифу на перевезення пасажирів у міському пасажирському автотранспорті в місті Чернігові до економічно обґрунтованого рівня ;
* збереження ринку соціально важливої послуги пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування;
* забезпечення безпечного функціонування автомобільного транспорту загального користування;
* сприяння розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту;
* підтримання рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автопідприємств та фізичних осіб-підприємців;
* створення прозорого конкурентного середовища, збільшення ефективності використання рухомого складу.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів, тобто вартість проїзду залишається незмінною. |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | Встановлення дотації автопідприємствам на покриття збитків від неповного відшкодування тарифом економічно обґрунтованих витрат.  |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про вартість проїзду в міському пасажирському автомобільному транспорті». |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави (територіальної громади)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати**  |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Відсутні. | Банкрутство автотранспортних підприємств. Зменшення надходжень до бюджету.Погіршення якості та зменшення обсягу пасажирських перевезень автотранспортом. |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | Збереження пасажирських перевезень автотранспортом. | Додаткові витрати бюджету.Збільшення корупційних ризиків. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових платежів. | Відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати**  |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Зменшення кількості робочих місць.Погіршення якості та зменшення обсягу пасажирських перевезень автотранспортом. |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | Збереження діючих тарифів, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Відсутні |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Збільшення витрат на проїзд на 2,00 грн. та 1,00 грн для учнів за поїздку в автотранспорті. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць  | - | 4 | 4 | 5 | 13 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків  | - | 30,77% | 30,77% | 38,46% | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Відсутні | Залучення додаткових джерел обігових коштів. |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання при умові наявності коштів у бюджеті | Ризик відсутності дотації у зв’язку з дефіцитом коштів у бюджеті. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Досягнення сталих економічних умов роботи.Задоволення підприємницького інтересу. | Відсутні. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва за альтернативами** | **Сума витрат, грн.** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | 0 |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | 0 |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | 0 |

**IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)** | **Бал результативності****(за чотирибальною системою оцінки)** | **Коментарі щодо присвоєння відповідного бала** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | 1 | Погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення якості та безпеки послуг, втрати кваліфікованих фахівців, що в свою чергу, ставить під загрозу постійне задоволення потреб населення міста в автоперевезеннях. |
| Альтернатива 2Дотації автопідприємствам | 2 | Не вирішується прийняттям регуляторного акта. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | 4 | Прийняття проєкту рішення забезпечить досягнення цілей та розв’язання вищезазначених проблем. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Рейтинг результатив-ності** | **Вигоди****(підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Банкрутство автотранспортних підприємств. Зменшення надходжень до бюджету.Погіршення якості та зменшення обсягу пасажирських перевезень автотранспортом.Зменшення кількості робочих місць. | Загроза скорочення обсягів пасажирських перевезень автотранспортом. |
| Альтернатива 2Дотації авто-підприємствам | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Додаткові витрати бюджету.Збільшення корупційних ризиків.Ризик відсутності дотації у зв’язку з дефіцитом коштів в бюджеті. | Не вирішується прийняттям регуляторного акта.Існує ризик відсутності фінансування з бюджету з об’єктивних причин. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових платежів.Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Збільшення витрат на проїзд на 2,00 грн. та 1,00 грн для учнів за поїздку в автотранспорті. | Забезпечення стабільності функціонування автотранспорту загального користування. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта** |
| Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті». | Запропонований регуляторний акт при розв’язанні визначеної проблеми є найбільш ефективним способом.  | Непередбачуваними загрозами досягнення мети даного регуляторного акта є суттєві зміни у діючому законодавстві стосовно організації міських пасажирських перевезень, цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів.На дію даного регуляторного акта негативно можуть вплинути економічна криза та значні темпи інфляції, що погіршить фінансову стабільність суб’єктів господарювання, які надають відповідні послуги, призведе до ще більшого здорожчання пального та запчастин, шин до автомобілів. Відповідно, даний тариф знову стане економічно необґрунтованим. |
| Дотації автопідприємствам на покриття збитків від неповного відшкодування тарифом економічно обґрунтованих витрат. | Навантаження на бюджет. У разі відсутності фінансування з бюджету ситуація залишається без змін. | Х |
| Збереження діючих тарифів, тобто вартість проїзду залишається незмінною. | Ситуація залишається без змін, проблема не вирішується.  | Х |

**V. Механізми та заходи, що пропонуються для розв’язання проблем**

Для розв’язання проблеми пропонується прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті».

Механізм дії запропонованого регуляторного акта спрямований на приведення тарифу на перевезення пасажирів у міському пасажирському автотранспорті в місті Чернігові до економічно обґрунтованого рівня.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Прийняття регуляторного акта дозволить сформувати прозорі, чіткі та зрозумілі правила поведінки суб'єктів підприємницької діяльності та споживачів на ринку пасажирських перевезень в місті Чернігові.

Досягнення визначеної цілі планується шляхом прийняття рішення виконавчим комітетом міської ради «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті», тобто приведення у відповідність тарифів на послуги з перевезення пасажирів до економічно обґрунтованого рівня і розрахункових витрат суб’єктів господарювання, які надають відповідні послуги. Дія цього регуляторного акта надасть змогу забезпечити безпеку та якість транспортного обслуговування населення на автобусних маршрутах.

У разі прийняття рішення «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті» виділення додаткових коштів із міського бюджету не передбачається.

Витрати на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва не передбачаються.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Термін дії чинності запропонованого регуляторного акта необмежений. Його дія постійна з можливістю внесення змін до прийняття нового акта. Прийняття нового регуляторного акта відбуватиметься у разі збільшення або зменшення собівартості послуг з перевезення пасажирів в автобусах.

Зміни, доповнення будуть вноситись за підсумками аналізу відстеження його результативності, внесення змін до чинного законодавства України тощо.

**VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта**

В результаті впровадження регуляторного акта будуть досліджені та вивчені наступні показники результативності:

1. Кількість суб’єктів господарювання, на які поширюється дія даного регуляторного акта.

Дія регуляторного акта поширюється на суб’єкти господарювання міста, незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва, які виконують перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах, і населення Чернігова, яке є споживачами даного виду послуг.

2. Розмір надходжень до міського бюджету.

3. Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг.

4. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та фізичних осіб-підприємців з основних положень акта.

Інформування зацікавлених суб’єктів господарювання та фізичних осіб-підприємців про рішення виконавчого комітету буде здійснено шляхом його оприлюднення в друкованих і електронних засобах інформації.

Крім того зі змістом рішення виконавчого комітету можна ознайомитися на офіційному вебпорталі Чернігівської міської ради за посиланням: [www.chernigiv-rada.gov.ua](http://www.chernigiv-rada.gov.ua/regulatorka/regulatorka-list/1424) у розділі «Публічна інформація», підрозділ «Регуляторна політика», рубрика «Оприлюднення проєктів регуляторних актів».

**IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Відповідно до цього регуляторного акта буде здійснюватись базове, повторне та періодичне відстеження результативності в межах строків, передбачених Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

 Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання чинності цього регуляторного акта.

 Повторне відстеження результативності буде здійснюватись через рік після набрання чинності цього регуляторного акта.

 Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

**ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)**

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб’єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «05» липня 2021 р. по «30» липня 2021 р.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядко-вий номер | Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо) | Кількість учасників консульта-цій, осіб | Основні результати консультацій  |
| 1 | Нарада | 13 | Регуляторний акт не спричиняє витрати суб’єктів малого підприємництва на виконання його вимог |
| 2 | Нарада | 16 |

2. Вимірювання впливу регулювання на суб’єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 13 одиниць, у тому числі малого підприємництва 4 одиниці та мікропідприємництва 5 одиниць;

питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, 69 відсотків.

3. Розрахунок витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Поряд-ковий номер | Найменування оцінки | У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Оцінка “прямих” витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання |
| 1 | Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Інші процедури (уточнити) | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Разом, гривень | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 9 |
| 8 | Сумарно, гривень | 0 | 0 | 0 |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування |
| 9 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання | 0 | 0 | 0 |
| 10 | Процедури організації виконання вимог регулювання | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Процедури офіційного звітування | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок | 0 | 0 | 0 |
| 13 | Інші процедури (уточнити) | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Разом, гривень | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 9 |
| 16 | Сумарно, гривень | 0 | 0 | 0 |

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва не передбачаються.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

4. Розрахунок сумарних витрат суб’єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Поряд-ковий номер | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | За п’ять років |
| 1 | Оцінка “прямих” витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | 0 | 0 |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | 0 | 0 |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого  регулювання | 0 | 0 |
| 4 | Бюджетні витрати  на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва | 0 | 0 |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 0 | 0 |

Витрати суб’єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання, відсутні.

5. Відсутня необхідність розроблення корегуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання.

Начальник управління транспорту,

транспортної інфраструктури та
зв’язку Чернігівської міської ради Олександр РИЖИЙ