**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 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.

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

Відповідальна особа: Рижий Олександр Миколайович

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 30 серпня 2022 року № 343 «Про вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті».

Рішенням виконавчого комітету міської ради № 343 від 30 серпня 2022 року для суб’єктів господарювання (незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості та організаційно-правової форми господарювання), які здійснюють перевезення пасажирів на міських маршрутах загального користування, встановлено граничну вартість разового квитка:

- на проїзд у автобусі на міських маршрутах загального користування для перевезення пасажирів – 12,00 грн;

- на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування для учнів закладів загальної середньої освіти міста Чернігова, за наявності учнівського квитка, при використанні електронного квитка – 4,00 грн, без компенсації за такі перевезення.

Перевезення дітей до 6-ти років здійснюється безкоштовно.

Внаслідок **широкомасштабного вторгнення регулярних російських військ в Україну** у результаті жорстоких авіаційних бомбардувань, артилерійських та мінометних обстрілів, місто-герой Чернігів зазнало нищівних руйнувань у тому числі й об’єктів дорожньо-транспортної критичної інфраструктури, яка забезпечувала регулярний рух міського громадського транспорту. Рухомий склад міського громадського транспорту на 70-80 % був виведений з ладу і не підлягав відновленню, внаслідок чого перевізники були змушені здійснити оновлення рухомого складу.

Згідно з наданими перевізниками розрахунками тарифів на проїзд міським автомобільним транспортом, проєктна вартість 1 пасажироперевезення складає від 12,97 грн до 32,80 грн.

Виходячи з нормативних розрахунків витрат на пасажироперевезення та пасажиропотоку відповідно до інформації оператора електронного квитка в м. Чернігові ТОВ «Чернігівська транспортна компанія», середньозважений тариф на пасажироперевезення складає 17,03 грн.

У зв’язку із зростанням складових тарифу, а саме: зростання заробітної плати, зростання вартості шин, акумуляторних батарей, інших запасних частин і матеріалів, діючий тариф не забезпечує рентабельну роботу підприємств-перевізників, що призвело до необхідності перегляду діючого тарифу.

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 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 здійснюватися у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг пасажирського автомобільного транспорту, що не залежать від господарської діяльності автомобільного перевізника.

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

* мінімальна заробітна плата з 6500 грн до 7100 грн. (з 01.01.2024р.);
* вартість паливо-мастильних матеріалів;
* вартість акумуляторів ;
* вартість автомобільних шин.

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 застосувати для суб’єктів господарювання (незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості та організаційно-правової форми господарювання), які здійснюють перевезення пасажирів на міських маршрутах загального користування «Базовий тариф» на проїзд у автобусі – 17,00 грн.

«Базовий тариф» застосовується при розрахунку за проїзд готівковими коштами.

При розрахунку за проїзд безконтактною банківською карткою чи пристроєм з технологією NFC встановити понижуючий коригувальний коефіцієнт до «Базового тарифу» у розмірі 0,8823529412.

Вартість разового квитка на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування з можливістю пересадки впродовж 30 хвилин, при розрахунку за проїзд з використанням електронного квитка, встановити з урахуванням понижуючого коригувального коефіцієнту до «Базового тарифу» у розмірі 0,7058823529.

Вартість разового квитка на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування для учнів закладів загальної середньої освіти міста Чернігова з можливістю пересадки впродовж 30 хвилин, при розрахунку за проїзд з використанням електронного квитка, за наявності учнівського квитка, встановити з урахуванням понижуючого коригувального коефіцієнту до «Базового тарифу» у розмірі 0,2941176471.

Прийняття цього регуляторного акта та встановлення економічно обґрунтованого розміру тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських маршрутах загального користування, забезпечить 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 17.11.2009 року № 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 1  Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів, тобто вартість проїзду залишається незмінною. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Збільшення видатків бюджету Чернігівської міської територіальної громади на оплату підприємствам-перевізникам за надані транспортні послуги |
| Альтернатива 3  Забезпечення 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 1  Відсутність регулювання | Відсутні. | Банкрутство автотранспортних підприємств. Зменшення надходжень до бюджету.  Погіршення якості та зменшення обсягу пасажирських перевезень автотранспортом. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Збереження пасажирських перевезень автотранспортом. | Додаткові витрати бюджету. Збільшення навантаження на бюджет Чернігівської міської територіальної громади на оплату підприємствам-перевізникам за надані транспортні послуги. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових платежів. | Відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Зменшення кількості робочих місць.  Погіршення якості та зменшення обсягу пасажирських перевезень автотранспортом. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Збереження діючих тарифів, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними. | Відсутні |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Збільшення витрат на проїзд на 5,00 грн за поїздку в автотранспорті при розрахунку готівкою та на 3,00 грн при розрахунку безконтактною банківською карткою чи пристроєм з технологією NFC.  Збільшення витрат на проїзд на 1,00 грн для учнів закладів загальної середньої освіти міста Чернігова при використанні електронного квитка |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 1 | 4 | - | - | 5 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 20% | 80% | - | - | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні | Залучення додаткових джерел обігових коштів. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Підвищення продуктивності та конкурентоспроможності суб’єктів господарювання при умові наявності коштів у бюджеті | Ризик відсутності дотації у зв’язку з дефіцитом коштів у бюджеті. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Підвищення продуктивності та конкурентоспроможності 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 1  Відсутність регулювання | 0 |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | 0 |
| Альтернатива 3  Забезпечення 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 балу** |
| Альтернатива 1  Відсутність 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.  Проблема продовжує існувати. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | 2 | Створення додаткового навантаження на бюджет Чернігівської міської територіальної громади, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (житлово-комунального господарства, освіти тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях. Проблема вирішується частково |
| Альтернатива 3  Забезпечення 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 1  Відсутність регулювання | Збереження тарифів на існуючому 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 2  Дотації авто-підприємствам | Підвищення продуктивності та конкурентоспроможності 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. | Існує ризик відсутності фінансування з бюджету з об’єктивних причин. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових платежів.  Підвищення продуктивності та конкурентоспроможності суб’єктів господарювання.  Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Збільшення витрат на проїзд на 5,00 грн за поїздку в автотранспорті при розрахунку готівкою та на 3 грн при розрахунку безконтактною банківською карткою чи пристроєм з технологією NFC.  Збільшення витрат на проїзд на 1,00 грн для учнів закладів загальної середньої освіти міста Чернігова при використанні електронного квитка. | 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** |
| Збереження діючих тарифів, тобто вартість проїзду залишається незмінною. | Ситуація залишається без змін, проблема не вирішується. | Х |
| Дотації автопідприємствам | Навантаження на бюджет. У разі відсутності фінансування з бюджету ситуація залишається без змін. | Х |
| 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 цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів та автозапчастин.  Відповідно, даний тариф знову стане економічно необґрунтованим. |

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

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 форми власності, відомчої підпорядкованості та організаційно-правової форми господарювання, які здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах, і населення Чернігова, яке є споживачем даного виду послуг.

2. Розмір надходжень до міського бюджету.

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

4. Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта.

5. 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 проєкту рішення виконавчого комітету можна ознайомитися на офіційній веб-сторінці 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 здійснюватися 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 здійснюватися 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.

Начальник управління транспорту,

транспортної інфраструктури та   
зв’язку Чернігівської міської ради Олександр РИЖИЙ