**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проєкту рішення виконавчого комітету**

**Чернігівської міської ради**

**«Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові»**

Цей аналіз регуляторного впливу проєкту рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові», 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 затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові».

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**

Мережа маршрутів міського пасажирського транспорту м. Чернігова на даний час досить розгалужена та налічує 31 автобусний та 11 тролейбусних маршрутів.

Транспортне обслуговування населення міста Чернігова здійснюється як комунальним, так і приватними підприємствами, суб’єктами підприємницької діяльності. Тролейбусні маршрути обслуговує 65 одиниць тролейбусів, автобусні маршрути - автобуси середньої та малої місткості в кількості близько 60 та 140 одиниць відповідно.

Наразі суб’єкти господарювання - перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на міських маршрутах, отримують дохід від продажу разових квитків на проїзд за встановленою виконавчим комітетом Чернігівської міської ради граничною вартістю.

Пунктом 14 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб’єктам господарювання» передбачено, що послуги, що становлять загальний економічний інтерес (ПЗЕІ) - послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Пунктом (с) Додатку ХХІІІ Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання.

Згідно зі статтею 93 Договору про функціонування Європейського Союзу (Офіційний вісник Європейського Союзу С 83/54 від 30.03.2010) допомога суб’єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов’язань, притаманних поняттю громадської послуги.

Таким чином, послуги з перевезення громадян громадським транспортом загального користування міста Чернігова, за ознаками, які містяться нормативних документах України та Європейського Союзу, кваліфікуються як послуги, які становлять загальний економічний інтерес, тобто не можуть надаватись у разі відсутності державного втручання.

Регламент Європейського Парламенту і Ради № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом та скасування регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та 110/760 (далі - Регламент) визначає, як можуть діяти компетентні органи у сфері громадських пасажирських перевезень для гарантування такого рівня надання послуг загального інтересу, який, серед іншого, передбачає надання послуг у більшому обсязі, більш безпечних та вищої якості або зниження їх вартості порівняно з послугами, які ринкові сили здатні запропонувати самостійно.

Статтею 1 Регламенту визначено умови, на яких компетентні органи у разі встановлення спеціальних обов’язків з надання громадських послуг або замовлення послуг у рамках спеціальних обов’язків з надання громадських послуг повинні компенсувати витрати, що виникають у операторів громадських послуг, та/або надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов’язків з надання громадських послуг.

З метою стимулювання розвитку громадського транспорту загального користування та переходу на зручний, пасажиромісткий рухомий склад рішенням Чернігівської міської ради від 25 листопада 2021 року № 13/VIIІ-2 прийнято Програму розвитку громадського транспорту загального користування м. Чернігова на 2022-2024 роки (далі - Програма), відповідно до якої передбачається оплата за надані транспортні послуги перевізникам, які використовують на маршрутах автобуси пасажиромісткістю більше 50 пасажирів, пристосовані для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Проте, процес здійснення оплати суб’єктам господарювання - перевізникам міста Чернігова за виконану транспортну роботу наразі не врегульовано жодними нормативно-правовим актом.

Для досягнення цілей Програми та на виконання її заходів проєктом рішення виконавчого комітету міської ради «Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові» пропонується визначити механізм обчислення компенсації обґрунтованих витрат за перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові, що працює у звичайному режимі руху, за регульованими цінами.

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 громадського транспорту незалежно від форм власності.

Прийняття цього регуляторного акта забезпечить визначення чіткого механізму розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування.

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 врегулювання процесу розрахунку за надані транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом 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:

* відповідно до статті 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов, зокрема, для надання соціально значущих послуг такого транспорту; придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту; стимулювання розвитку ринку відповідних послуг;
* відповідно до частини першої статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт»  державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться, зокрема, на засадах, беззбиткової роботи перевізників.
* відповідно до статті 4 Регламенту Європейського Парламенту і Ради № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом та скасування регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та 110/760 у договорах про надання громадських послуг та загальних правилах необхідно чітко визначати спеціальні обов’язки з надання громадських послуг, заздалегідь встановити в об’єктивний і прозорий спосіб параметри для обчислення компенсаційного платежу, якщо такий є та характер і обсяг будь-яких наданих виключних прав, у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат.

**ІІ. Цілі регулювання**

* впровадження єдиного прозорого механізму розрахунку компенсації за перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування;
* забезпечення фінансової стабільності здійснення громадських пасажирських перевезень;
* сприяння розвитку громадського транспорту загального користування.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Механізм розрахунку компенсації за перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування не встановлено. Компенсація не здійснюється. |
| Альтернатива 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без чіткого та прозорого механізму розрахунку за поданням суб’єктів господарювання-перевізників. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові». |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави (територіальної громади)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні. | Ігнорування процесу імплементації міжнародного транспортного законодавства та рекомендацій Антимонопольного Комітету України.  Затримка розвитку громадського транспорту. |
| Альтернатива 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | Розвиток громадського транспорту загального користування. | Відсутність дієвого контролю за діяльністю перевізників та коректністю розрахунків розміру компенсації. Ризик надання надмірної компенсації. Корупційні ризики. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Визначення чіткого механізму розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування. Нові інструменти контролю за роботою перевізників. | Відсутні. |

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 1  Відсутність регулювання | Відсутні | Затримка розвитку громадського транспорту. |
| Альтернатива 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | Підвищення продуктивності суб’єктів господарювання. | Ризик примусового повернення компенсації у разі отримання її у надмірному обсязі. Не рівні конкурентні умови. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.  Досягнення сталих економічних умов роботи.  Уникнення надмірної компенсації. | Відсутні. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва за альтернативами** | **Сума витрат, грн.** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | 0 |
| Альтернатива 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | 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 бала** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | 2 | Ігнорування оновлення транспортного законодавства призведе до затримки розвитку громадського транспорту, відсутності дієвих механізмів для залучення інвестицій. |
| Альтернатива 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | 1 | Відсутність дієвого контролю за діяльністю перевізників та коректністю розрахунків розміру компенсації може стати причиною нарахування надмірної компенсації та, відповідно, штрафних санкцій від уповноважених органів. |
| 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 2  Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без регулювання | Розвиток громадського транспорту загального користування.  Підвищення продуктивності суб’єктів господарювання. | Не рівні конкурентні умови для перевізників. Відсутність дієвого контролю за діяльністю перевізників та коректністю розрахунків розміру компенсації. Ризик надання надмірної компенсації. Корупційні ризики. | Відсутність дієвого контролю за діяльністю перевізників та коректністю розрахунків розміру компенсації може стати причиною нарахування надмірної компенсації та, відповідно, штрафних санкцій від уповноважених органів. |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні. | Ігнорування процесу імплементації міжнародного транспортного законодавства та рекомендацій Антимонопольного Комітету України.  Затримка розвитку громадського транспорту. | Ігнорування оновлення транспортного законодавства призведе до затримки розвитку громадського транспорту, відсутності дієвих механізмів для залучення інвестицій. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Визначення чіткого механізму розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування та уникнення надмірної компенсації. Нові інструменти контролю за роботою перевізників. Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.  Досягнення сталих економічних умов роботи. | Відсутні. | Забезпечення імплементації міжнародного транспортного законодавства, стабільності функціонування громадського транспорту загального користування та його розвитку. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові». | 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. |
| Механізм розрахунку компенсації за перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування не встановлено. Компенсація не здійснюється. | Ситуація залишається без змін, проблема не вирішується. | Х |
| Здійснення компенсації за надання транспортних послуг без визначення чіткого механізму розрахунку компенсації. | Ризик штрафних санкцій від уповноважених органів за невірний розрахунок компенсації та виплату надмірної компенсації. | Х |

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

Для розв’язання проблеми пропонується прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові».

Механізм дії запропонованого регуляторного акта спрямований на імплементації міжнародного транспортного законодавства у частині компенсації за надання транспортних послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові.

**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 затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові», тобто встановлення єдиних правил розрахунку компенсації за транспортні послуги з перевезення пасажирів.

У разі прийняття рішення «Про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування у місті Чернігові» передбачається виділення коштів з бюджету Чернігівської міської територіальної громади.

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 необхідності перегляду процедури розрахунку компенсації за надання послуг з перевезення пасажирів.

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 маршрутах громадського транспорту.

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 «10» січня 2022 р. по «12» січня 2022 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 | 14 | 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