**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проекту рішення виконавчого комітету**

**Чернігівської міської ради**

**«Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові»**

Цей аналіз регуляторного впливу проекту рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові», 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: проект рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові».

Регуляторний орган: виконавчий комітет Чернігівської міської ради.

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

Відповідальна особа: Рижий О. М.

Контактний телефон: 671-887.

**І. Визначення проблеми**

Відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» передбачена можливість впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті.

На даний час порядок здійснення перевезень пасажирів та їх багажу автобусами визначається чинними Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету міністрів України від 18.02.1997 №176.

В той же час згідно з п. 1 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (в редакції від 17.03.2018) порядок проїзду міським пасажирським автомобільним транспортом і його оплати, права та обов’язки пасажирів, а також відносини автомобільних перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи особливості транспортної інфраструктури та наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду, визначаються Правилами користування міським пасажирським автомобільним транспортом, що затверджуються відповідним органом місцевого самоврядування.

На даний час у місті Чернігові здійснюється оплата за проїзд у автомобільному транспорті готівковими коштами кондуктору або водію. Така система має ряд суттєвих недоліків.

В першу чергу вона унеможливлює підрахунок реальної кількості перевезених осіб, виключає аналіз їх категорій, а також може призводити до виникнення конфліктних ситуацій між працівниками транспорту та пасажирами в процесі оплати за проїзд.

Безпосередньо водії зловживають необізнаністю громадян щодо необхідності отримання квитка, який посвідчує факт укладення договору перевезення.

У зв'язку із цим місто, як організатор перевезень, не володіє актуальною інформацією щодо кількісних та категорійних показників наданих послуг, не в змозі чітко визначити обсяги пільгових перевезень тощо, а пасажири позбавляються можливості отримати передбачені чинним законодавством компенсації у разі настання нещасного випадку.

Окрім цього процес розрахунку водія з пасажиром призводить до затримки перевезення, зниження безпеки руху.

Фактично відбувається зниження якості послуг, що надаються пасажирським автомобільним транспортом.

Враховуючи наведені проблеми, у місті Чернігові постала необхідність впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті.

Чинне законодавство не передбачає врегулювання у повному обсязі взаємовідносин між суб'єктами транспортного процесу, які виникають у разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування на загальнодержавному рівні.

Проте, органам місцевого самоврядування надано повноваження у вирішенні питання впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Водночас, прийняття рішення про запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті має бути нормативно врегульовано шляхом визначення механізму функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Функціонування автоматизованої системи оплати проїзду, механізм взаємодії користувачів міського пасажирського транспорту, перевізників, особи, уповноваженої здійснювати експлуатацію автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування м. Чернігова мають бути врегульовані шляхом прийняття виконавчим комітетом Чернігівської міської ради рішення «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові».

До цього часу в місті не існувало автоматичної систем обліку оплати проїзду в міському пасажирському автомобільному транспорті, можливість впровадження якої передбачена чинним законодавством України.

Користувачі міського пасажирського автомобільного транспорту мають бути учасниками правовідносин, що в повній мірі врегульовані нормативним актом, який чітко визначає їх права та обов'язки.

Аналогічно, перевізники мають надавати транспортні послуги з урахуванням автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

При цьому, функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському автомобільному транспорті має бути забезпечено оператором, який здатний організувати функціонування єдиної системи, оплату перевізникам наданих послуг, гарантію отримання пасажирами транспортних послуг за умови їх належної сплати.

Впровадження автоматизованої системи оплати проїзду має призвести до здійснення належного контролю за обсягами пасажирських перевезень, у тому числі пільгових, що забезпечує прозорість механізму відшкодування вартості проїзду пільговим категоріям громадян.

Посилення контрою за обсягами пасажирських перевезень та за станом оплати поїздок дозволить спрямувати кошти на підвищення безпеки та якості транспортних послуг.

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 |  |

Проблеми, які пропонуються врегулювати в результаті затвердження вищезгаданих Правил, не можуть бути розв'язані за допомогою ринкових механізмів у зв'язку із тим, що наразі відсутній дієвий контроль за станом оплати послуг з перевезень та роботою транспортних засобів.

Відомості щодо руху транспортних засобів, обладнаних автоматизованою системою оплати проїзду, дозволить також оптимізувати мережу маршрутів пасажирського транспорту.

**ІІ. Цілі регулювання**

- Врегулювання  порядку користування міським пасажирським автомобільним транспортом, обладнаним пристроями автоматичної системи оплати і контролю проїзду, що здійснює перевезення пасажирів маршрутами загального користування у місті Чернігові;

- врегулювання відносин перевізників, водіїв транспортних засобів, контролерів та пасажирів під час надання транспортних послуг автомобільним транспортом в умовах впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

-   посилення контролю за дотриманням перевізниками вимог нормативно-правових документів у сфері пасажирських перевезень;

-   підвищення якості й безпеки надання послуг з перевезення пасажирів.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Надання послуг з перевезення пасажирів без урахування автоматизованої системи обліку оплати проїзду |
| Альтернатива 2  Створення фінансових стимулів | Підвищення розміру штрафних санкцій для суб'єктів господарювання, які надають транспортні послуги |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові» |

Врегулювання зазначених питань за допомогою ринкових механізмів не- можливо і тому в якості альтернативи не розглядається.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка Альтернативи 1 - оскільки  Альтернатива 1 практично унеможливлює застосування  автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, то вигоди як для пасажирів, так і для суб'єктів господарювання - перевізників що обслуговують міські маршрути загального користування, повністю відсутні. У повному обсязі зберігаються усі недоліки властиві існуючій системі перевезення пасажирів громадським транспортом,  такі як непрозорість системи збору виручки, відсутність достовірної інформації щодо обсягів перевезень, у т.ч. «пільгових», що підлягають компенсації з місцевого бюджету, недоліки тарифної політики, відсутність оперативного контролю за роботою транспорту на маршрутах, дотримання графіків та розкладів руху тощо.

Оцінка Альтернативи 2 - альтернатива 2 не забезпечить гарантування належного виконання перевізниками своїх обов'язків, зокрема щодо контролю оплати проїзду, дотримання вимог чинних нормативно-правових актів, оскільки водій транспортного засобу залишатиметься єдиною особою, що здійснюватиме функції водія, контролера, касира тощо. Альтернатива не забезпечує контроль якості роботи транспортних засобів.

Виходячи з вищенаведеного, зрозуміло, що застосування Альтернативи 2 практично унеможливлює впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування і, таким чином, «консервує» усі недоліки, властиві існуючій системі організації міських пасажирських перевезень.

Альтернатива 3 забезпечує функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, що, в свою чергу, забезпечить прозорість фінансових потоків, об'єктивне визначення необхідного розміру компенсації пільгових перевезень, прозорість тарифної політики, ефективний контроль роботи транспорту на маршрутах, отримання у повному обсязі об'єктивної інформації, необхідної для оптимізації маршрутної системи міста.

Додатковими перевагами для громадян буде також можливість обирати зручний для себе «тарифний план» з урахуванням бажаної кількості поїздок та їх вартістю.

Додаткові переваги для перевізників  будуть полягати у гарантованій системі оплати наданих транспортних послуг (при забезпеченні необхідного рівня їх якості), що дозволить стабілізувати фінансовий стан перевізників. Крім того, можна очікувати, що прозорість фінансових потоків забезпечить додаткові надходження до бюджетів та Пенсійного фонду.

Додаткові витрати.

В умовах застосування Альтернатив 3, з точки зору громадян, додаткові витрати можуть понести лише громадяни, які, виходячи з незначної кількості бажаних поїздок, оберуть «тарифний план - разова поїздка». Виходячи із зарубіжного досвіду, можна очікувати що кількість таких пасажирів буде складати не більше 10% від їх загальної кількості, тобто, не менше 90% громадян оберуть «тарифні плани» що передбачають або використання базового тарифу, або (при значній кількості поїздок) застосування понижуючого коефіцієнту.

Застосування Альтернативи 3, навпаки, дає можливість в повному обсязі вирішити існуючі проблеми, тому, застосування саме цієї альтернативи є доцільним.

3. Оцінка впливу на сферу інтересів держави (територіальної громади)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні | Компенсація пільгових перевезень за нечітким механізмом |
| Альтернатива 2  Створення фінансових стимулів | Відсутні | Компенсація пільгових перевезень за нечітким механізмом |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Контроль за компенсацією пільгових перевезень | Відсутні |

4. Оцінка впливу на інтереси громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості | Сплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості |
| Альтернатива 2  Створення фінансових стимулів | Мінімальні, оскільки у повному обсязі неможливо здійснити контроль за оплатою проїзду та за якістю надання послуг | Додаткові витрати у громадян відсутні |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Захист інтересів громад, особливо пільгових категорій, забезпечення можливості отримання послуг належної якості, покращення транспортного обслуговування | Додаткові витрати відсутні |

5. Оцінка впливу на інтереси суб'єктів господарювання

Створення прозорих умов конкуренції на ринку пасажирських перевезень.

Забезпечення прозорої та стабільної структури доходів перевізників та система запобіжних заходів щодо детінізації доходів.

Створення умов для рефінансування прибутку в інноваційний розвиток 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 | Додаткові витрати відсутні |
| Альтернатива 2  Створення фінансових стимулів | Можливе отримання компенсацій | Можливі витрати на сплату штрафних санкцій |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів | Витрати відсутні |

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва  згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта") | 0 |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта") | 0 |
| Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва  згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта") | 0 |

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п'ять років |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | 0 |  |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | 0 |  |
| 3 | Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | 0 |  |
| 4 | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | 0 |  |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | 0 |  |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | 0 |  |
| 7 | Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень | 0 |  |
| 8 | Інше (уточнити), гривень | 0 |  |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 0 |  |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 0 |  |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | 0 |  |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п'ять років |
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо | 0 | 0 | 0 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік) | Витрати за п'ять років |
| Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів) |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій за рік | Разом за рік | Витрати за п'ять років |
| Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу) |  |  |  |  |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
\* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

**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 | 1 | Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях |
| Альтернатива 2 | 1 | Відсутність дієвого контролю за станом оплати послуг та роботою транспорту не призведе надання послуг належної якості |
| Альтернатива 3 | 4 | Зазначений спосіб не створює додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг тощо. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 | Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень | У громадян додаткові витрати відсутні.  Держава може витрачати зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень | Відсутність механізму регулювання оплати проїзду в міському пасажирському та електричному транспорті не призводить до зростання якості таких послуг та їх безпеки |
| Альтернатива 2 | Громадяни практично не отримують вигоди.  Суб'єкти господарювання можуть отримувати певні компенсації.  Вигоди у держави відсутні. | Матеріальні витрати у громадян відсутні.  Витрати суб'єктів господарювання можуть виникати у зв'язку із сплатою штрафів  Витрати держави відсутні. | Запровадження даної альтернативи не призведе до очікуваного результату. Контроль за справлянням плати та обліком пасажирських перевезень не буде здійснюватися належним чином. |
| Альтернатива 3 | Вигоди держави полягатимуть в об'єктивних рівнях відшкодування пільгових перевезень.  Вигоди громадян полягатимуть в отриманні послуг належної якості та безпеки.  Суб'єкти господарювання отримують можливість надавати послуги з перевезень за графіком руху, незалежно від завантаженості салону транспортного засобу, зможуть отримувати реальні компенсації пільгових перевезень. | Додаткові витрати держави відсутні.  Додаткові витрати громадян відсутні (за винятком приблизно 10 % громадян, які будуть використовувати тарифний план «разова поїздка»).  Додаткові витрати суб'єктів господарювання відсутні. | Запровадження автоматизованої системи оплати проїзду передбачено вимогами законів України «Про автомобільний транспорт» . Це призведе до можливості дієвого контролю за станом пасажирських перевезень, підвищення рівня їх безпеки та якості |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | Вигоди існуючого механізму оплати послуг з пасажирських перевезень відсутні, адже він не задовольняє вимогам на сучасному етапі пасажирських перевезень. | Не передбачається |
| Альтернатива 2 | Вигоди даного способу мінімальні, оскільки він не забезпечує контроль за станом оплати проїзду та обсягами перевезень. Фактично суб'єкти господарювання мають здійснювати самоконтроль, що не призведе до очікуваних результатів. | Х |
| Альтернатива 3 | Передумовою для використання автоматизованої системи обліку оплати проїзду згідно із вимогами Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» є затвердження Правил користування міським пасажирським транспортом.  Створення передумов для детінізації доходів суб'єктів господарювання, які надають послуг з пасажирських перевезень.  Забезпечення впливу на рівень контролю за повнотою оплати проїзду.  Забезпечення можливості для створення аналітичної бази для проведення оптимізації та вдосконалення маршрутної мережі міста. | Х |

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

Механізм, що забезпечує необхідні передумови для запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування передбачає:

- визначення та запровадження видів проїзних документів, порядок їх придбання та тарифні плани;

- порядок використання проїзних документів в салоні транспортних засобів;

- порядок контролю оплати проїзду;

- особливості прав та обов'язків учасників транспортного процесу (перевізників, водіїв, контролерів, пасажирів тощо), що виникають в умовах застосування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування.

Реалізація зазначеного механізму здійснюється шляхом прийняття проекту рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові».

На досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акту можуть впливати наступні зовнішні фактори:

-      етапи впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування та їх терміни.

Дійсно, не координованість пов'язаних  етапів впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування та порушення термінів їх виконання може негативно вплинути на ефективність запропонованого механізму розв'язання  проблеми. Нівелювання можливих негативних наслідків передбачається вирішити за рахунок договору, що буде укладений з переможцем інвестиційного конкурсу на розробку та впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, в якому буде чітко визначені послідовність, взаємозв'язки, ресурси та терміни окремих етапів роботи та передбаченні санкції за їх порушення.

-      рівень зацікавленості громадян та перевізників у реалізації визначених цілей. Як зрозуміло із вищенаведеного, позитивні фактори, як для перевізників, так і, в першу чергу, для громадян, суттєво превалюють над негативними.

Для закріплення позитивного ефекту необхідно забезпечити широким та обґрунтованим інформуванням громадян і перевізників щодо очікуваних позитивних наслідків.

-      зручність для громадян нового порядку придбання та використання нових проїзних документів. Проблеми передбачається вирішувати за рахунок створеної широкої та зручної для потенційних пасажирів мережі придбання та поповнення проїзних документів, різноманітності тарифних планів, встановлення валідаторів біля кожної двері  транспортного засобу, безконтактної системи реєстрації, а також широкого інформування населення з питань порядку придбання і застосування проїзних документів.

Можливості впровадження та виконання умов регуляторного акту органами місцевого самоврядування, а також відповідними фізичними та юридичними особами не повинно викликати особливих складнощів за умови проведення відповідної підготовчої роботи.

Можливі негативні наслідки для незначної кількості пасажирів, а також перевізників, що визначаються описаними вище додатковими витратами, повністю перекриваються додатковими вигодами від прийняття регуляторного акту.

В умовах запровадження у повному обсязі автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, контроль та нагляд за додержанням умов регуляторного акта можливо здійснювати оперативно, а по ряду параметрів - у реальному режимі часу.

**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**

Здійснення витрат органами місцевого самоврядування та державою не передбачається. Можливі витрати суб'єктів господарювання не передбачаються.

Очікуваними результатами прийняття акту є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного врегулювання та, відповідно, створення необхідних передумов для запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування.

В свою чергу, запровадження автоматизованої системи протягом року після введення її в експлуатацію в повному обсязі забезпечить наступні вигоди:

-      запровадження реального та об'єктивного  контролю роботи транспортних засобів на маршрутах міста та прозорість збору виручки;

-      збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів та відрахувань у державні цільові фонди;

-      накопичення необхідного аналітичного матеріалу для подальшого вдосконалення транспортної системи міста.

На підставі отриманої інформації буде проведено оптимізацію маршрутної системи міста, а також об'єктивно  вдосконалена тарифна політика.

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

Оскільки дія регуляторного акта забезпечує функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, строк дії регуляторного акту пропонується не обмежувати.

**VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта**

Дія регуляторного акта поширюється на суб'єктів  господарювання, які надають послуги з перевезень пасажирів, та на невизначене коло громадян.

Само по собі, виконання умов акту не передбачає додаткового часу та коштів, що витрачатимуться суб'єктами  господарювання та фізичними особами.

Передбачається забезпечити максимально високий рівень поінформованості як суб'єктів господарювання, так і громадян, з основних положень регуляторного акту. З суб'єктами господарювання будуть проведені спеціальні інструктажі. Поінформованість громадян буде забезпечена за допомогою широкого висвітлення питання у друкованих та електронних засобах масової інформації. Основні положення регуляторного акту також будуть розміщені у салонах транспортних засобів, що здійснюють міські пасажирські перевезення загального користування.

**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 акту 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.

Аналіз показників роботи рухомого складу на маршрутах міста буде проведено на підставі інформації, сформованої автоматизованою системою обліку оплати проїзду. Аналіз обсягів виручки та надходжень до бюджетів і відрахувань у державні цільові фонди буде здійснено на підставі статистичної і фінансової звітності перевізників.

Начальник управління транспорту,

транспортної інфраструктури та зв’язку

Чернігівської міської ради О. Рижий

**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проекту рішення виконавчого комітету**

**Чернігівської міської ради**

**«Про вартість проїзду у міському пасажирському**

**автомобільному транспорті»**

Цей аналіз регуляторного впливу проекту 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 акту, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акту» (зі змінами).

Назва регуляторного акту: проект 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.

**І. Визначення проблеми**

На даний час в місті діють рішення виконавчого комітету міської ради від 30 березня 2015 року № 76 «Про вартість проїзду у міському пасажирському транспорті», рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради від 24 березня 2017 № 135 «Про вартість проїзду у міському пасажирському транспорті".

Даними рішеннями 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, встановлюється вартість разового квитка на проїзд у автобусі для перевезення пасажирів в межах міста Чернігова – 4,50 грн.

Економічна ситуація в країні призвела до суттєвого підвищення цін на цілий ряд статей калькуляційних витрат виробничої собівартості послуг, зокрема, зріст розміру мінімальної заробітної плати у державі, вартості паливно-мастильних матеріалів, деталей та запчастин. Як наслідок, знизилась якість надання послуг з перевезення пасажирів, що викликає багато нарікань зі сторони мешканців міста. 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, зросли наступні складові собівартості проїзду:

* паливно-мастильні матеріали, зокрема вартість газу зросла з 14 грн. до 14,8 грн., вартість дизельного палива – з 21,5 грн. до 25,5 грн., вартість мастила – з 127,5 грн. до 165,0 грн.;
* мінімальна заробітна плата зросла з 3200 грн. до 3723 грн.;
* запасні частини, зокрема вартість шин зросла з 3180 грн. до 4200 грн., вартість акумуляторів – з 3240 грн. до 4320 грн.

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

Проектом 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 5,00 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 1  Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів, тобто вартість проїзду залишається незмінною. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Встановлення дотації автопідприємствам на покриття збитків від неповного відшкодування тарифом економічно обґрунтованих витрат. |
| 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 | Надходження до бюджету. | 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 корупційних ризиків. |
| 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 0,5 грн. 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 1  Відсутність регулювання | Відсутні | Залучення додаткових джерел обігових коштів. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання при умові наявності коштів у бюджеті | Ризик відсутності дотації у зв’язку з дефіцитом коштів в бюджеті. |
| Альтернатива 3  Забезпечення 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 підприємництваза 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 бала** |
| 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. |
| Альтернатива 2  Дотації автопідприємствам | 2 | Не вирішується прийняттям регуляторного акта. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | 4 | Прийняття проекту 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 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 2  Дотації 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.  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 конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.  Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Збільшення витрат на проїзд на 0,5 грн. за поїздку в автотранспорті. | Велика кількість вигод порівняно з незначних підвищенням оплати за проїзд. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 транспорті». | Запропонований регуляторний акт при розв’язанні визначеної проблеми є найбільш ефективним способом. | Непередбачуваними загрозами досягнення мети даного регуляторного акту є суттєві зміни у діючому законодавстві стосовно організації міських пасажирських перевезень, цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів.  На дію даного регуляторного акту 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 акту 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 акту 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 акту необмежений. Його дія постійна з можливістю внесення змін до прийняття нового акту. Прийняття нового регуляторного акту відбуватиметься у разі збільшення або зменшення собівартості послуг з перевезення пасажирів в тролейбусах і автобусах.

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

**VIII. Визначення показників результативності регуляторного акту**

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

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

Дія регуляторного акту 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 проекту рішення виконавчого комітету можна ознайомитися на офіційному веб-сайті Чернігівської міської ради (www.chernigiv-rada.gov.ua) в розділі «Регуляторна політика» - рубрика «Оприлюднення проектів 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 акту здійснюється до дня набрання чинності цього регуляторного акту.

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

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

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

Начальник управління транспорту,

транспортної інфраструктури та   
зв’язку Чернігівської міської ради О. М. Рижий