**Аналіз регуляторного впливу**

**до проєкту рішення виконавчого комітету Старокостянтинівської міської ради**

**«Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування »**

**Назва акта – «Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських**

**маршрутах загального користування»**

**Регуляторний орган - виконавчий комітет Старокостянтинівської міської ради**

**Розробник - відділ енергоменеджменту та інфраструктури управління**

**житлово-комунального господарства виконавчого**

**комітету міської ради**

**Відповідальна особа - начальник управління житлово-комунального господарства**

**та інфраструктури виконавчого комітету Старокостянтинів-**

**сякої міської ради**

Цей аналіз регуляторного впливу проєкту рішення виконавчого комітету Старокостянтинівської міської ради «Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування» (далі - Аналіз) розроблений на виконання вимог статті 8 Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності" від 11 вересня 2003 року № 1160-IV та Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року  № 308, Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закону України «Про автомобільний транспорт» і визначає правові та організаційні засади реалізації проєкту рішення виконавчого комітету Старокостянтинівської міської ради «Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування» як регуляторного акту. Крім того, Аналіз розроблено з метою реалізації державної політики в сфері пасажирських перевезень та якісного задоволення потреб населення в перевезеннях та створення умов для розвитку господарської діяльності суб’єктів підприємництва.

**І. Визначення проблеми**

Діючий тариф на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, затверджений рішенням виконавчого комітету міської ради від 13 грудня 2018 року № 396 у розмірі 6 грн. 00 коп. за одну поїздку та введений в дію 13 грудня 2018 року. Під час дії тарифу підвищились ціни на запчастини, збільшився розмір мінімальної заробітної плати, що є складовими собівартості проїзду. Автомобільним перевізникам не має можливості оновлювати матеріально- технічну базу, ускладнюється питання виплати заробітної плати водіям. Така ситуація негативно вплинула на організацію роботи пасажирського транспорту міста.

Поширення на території країни країни гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, досить негативно вплинуло на усі без виключення життєво важливі галузі міста (в тому числі транспортну) та внесло певні корективи у їх роботу.

Протягом певного періоду часу, автомобільні перевізники були змушені тимчасово призупинити надання послуг по перевезенню пасажирів. В свою чергу, це досить негативно вплинуло на їх господарську діяльність в частині недоотримання прогнозованих доходів, призвело до виникнення заборгованості по сплаті встановлених чинним законодавством обов’язкових податків та зборів, що ставить під загрозу їх подальше функціонування.

Встановлені на сьогодні Кабінетом Міністрів України транспортні обмеження щодо перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах виключно в межах кількості місць для сидіння спровокували суттєве зменшення пассажиропотоку як наслідок, це вимушеного призупинення роботи деяких маршрутів.

На даний час маршрутна мережа м. Старокостянтинів нараховує 10 маршрутів. Перевезення пасажирів здійснюють 11 приватних перевізників 21 транспортними одиницями із терміном експлуатації понад 11 років.

Протягом багатьох років заміна рухомого складу не проводилась, власники автобусів змушені були прикладати значних зусиль для покращання технічного стану транспортних засобів власними силами, але відсутність обігових коштів примушує постійно скорочувати витрати на ремонт рухомого складу та утримання матеріально-технічної бази. Значний знос рухомого складу може призвести до скорочення кількості автобусів на маршрутах міста і призупинення роботи на деяких маршрутах. За період з 2018 року за заявами автомобільних перевізників розірвано 3 договори на перевезення пасажирів .

Як наслідок, несвоєчасно, неякісно і не в повному обсязі надаються послуги з перевезення пасажирів на міських пасажирських маршрутах, що призводить до недотримання вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176*.*  Власники транспортних засобів (автобусів) не в змозі забезпечити своєчасний поточний ремонт транспортних засобів та оновити рухомий склад, що необхідно для підтримання на належному рівні надання послуг з перевезення пасажирів.

Розрахунок планового тарифу на послуги пасажирського автомобільного транспорту проведено перевізниками відповідно до Методики, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17 листопада 2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» по нормативних витратах. Складові нормативної собівартості розраховані на підставі економічних розрахунків.

Діючий тариф не відшкодовує витрати автомобільних перевізників на перевезення пасажирів на маршрутах загального користування. У зв»язку з цим виникла виникла необхідність переглянути вартість проїзду пасажирів в міському пасажирському транспорті.

**Аналіз зростання складових тарифу на перевезення пасажирів**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показники** | **Одиниці виміру** | **Передбачено в тарифі** | | **Підвищення до діючої ціни** |
| **діючий** | **проект** |
|  | Мінімальна середня з/плата | грн | 3723,00 | 6000,00 | +61,1% (у 1,6 рази) |
|  | Вартість автомобільних шин | грн | 3000 | 5000 | +66,7 % ( у 1,6рази) |

Крім того зросла вартість акумуляторів на 22,6 %, моторних олив на 22,1 % та трансмісійних олив - на 24 %.

Основні групи , на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи | Так | Ні |
| Громадяни | + |  |
| Держава ( орган місцевого самоврядування) | + |  |
| Суб’єкти господарювання ( автомобільні перевізники) | + |  |

Прийняття даного регуляторного акта та встановлення економічно обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських маршрутах загального користування надасть можливість стабілізувати роботу перевізників, які працюють у сфері пасажирських перевезень, вчасно виплачувати заробітну плату, сплачувати податки до бюджету, поновлювати основні фонди, та забезпечить регулярність руху автобусів на міських маршрутах, підвищить якість надання послуг з перевезень пасажирів.

Статтею 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» передбачено, що органам місцевого самоврядування надані повноваження щодо встановлення тарифів на транспортні послуги.

Тому проєктом рішення виконавчого комітету міської ради щодо встановлення вартості проїзду на міському автобусному маршруті загального користування на основі поданих розрахунків тарифів пропонується встановити вартість разового квитка на проїзд у автобусі на міських автобусних маршрутах загального користування у розмірі 8,00 грн., на проїзд дітей шкільного віку ( на період навчального року) – 4 грн.

**ІІ. Цілі державного регулювання.**

Метою прийняття рішення виконавчого комітету Старокостянтинівської міської ради «Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування » є приведення у відповідність розміру тарифів на послуги міського пасажирського транспорту економічно обґрунтованим витратам, що дасть можливість:

* забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту загального користування;
* сприяння розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту;
* покращення рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автомобільних перевізників;

**IІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення встановлених цілей.**

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Відсутність регулювання | Збереження діючих тарифів на всіх видах громадського транспорту. |
| Запровадження регулювання | Підвищення тарифів на всіх видах громадського транспорту. |

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття зазначеного нормативного акта, є неприйнятими, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Відсутність регулювання | Відсутність державного фінансування для підняття соціальних стандартів. | Погіршення фінансового становища учасників ринку транспортних послуг, зростання загального рівня напруги серед перевізників/пасажирів та можливість дестабілізації функціонування транспортної галузі в цілому. |
| Запровадження регулювання | Збільшення надходжень від сплати обов’язкових податків та платежів. | Необхідність підняття соціальних стандартів для населення. |

  Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Відсутність регулювання | Незмінні витрати на проїзд. | Відсутні. |
| Запровадження регулювання | Покращення рівня транспортного обслуговування шляхом забезпечення високої регулярності руху та забезпечення належного технічного стану рухомого складу. | Збільшення витрат на проїзд. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | 11 | - | - | 11 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | 100 | - | - | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Відсутність регулювання | Відсутні | Погіршення технічного стану рухомого складу.  Відтік кваліфікованих водіїв з підприємств.  Виникнення заборгованості по сплаті обов’язкових податків та платежів. |
| Запровадження регулювання | Покращення фінансово-господарського стану суб’єктів господарювання.  Придбання більш сучасного рухомого складу, проведення їх ремонтів та технічного обслуговування;  Стабільна робота транспортної галузі. | Збільшення показників перерахування передбачених чинним законодавством обов’язкових податків та платежів. |

**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, (тис.грн.) | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), (тис.грн.) | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, (тис.грн.) | - | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), (тис.грн.) | - | - |
| 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), (тис.грн.) | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), (тис.грн.) | 10 | 50 |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, (тис.грн.) | - | - |
| 8 | Інше (уточнити), (тис.грн.) | - | - |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), (тис.грн.) | 10 | 50 |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 | 1 |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), (тис.грн.) | 100 | 500 |

**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 |
| Відсутність регулювання | 1 | Залишення діючих тарифів на транспортні послуги по перевезенню пасажирів в міському громадському транспорті не вирішуватиме проблему невідповідності вартості проїзду по відношенню до реальних витрат перевізників, пов’язаних із зростанням вартості паливо-мастильних матеріалів, запасних частин, заробітної плати, встановленими урядовими обмеженнями тощо. |
| Запровадження регулювання | 3 | Збільшення тарифів на транспортні послуги по перевезенню пасажирів в міському громадському транспорті частково та тимчасово зменшить проблематику, однак, деякі важливі та критичні аспекти залишаться не вирішеними (регулярне зростання курсу іноземної валюти, до якого прив’язуються постачальники запасних частин, виробники палива тощо провокуватиме неодноразові порушення вказаного питання, продовження дії запроваджених обмежень в організації пасажирських перевезень на період дії загальноукраїнського карантину). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Відсутність регулювання | Відсутність додаткових витрат для пасажирів. | Передбачення субвенцій на компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян.    Додаткове фінансове навантаження на перевізників, погіршення якості надання транспортних послуг. | Даний спосіб не є прийнятним для використання в межах сьогоднішньої складної ситуації на ринку пасажирських перевезень та відсутності державної підтримки. |
| Запровадження регулювання | Збільшення бази оподаткування та обсягу надходжень до бюджету та державних цільових фондів.  Підвищення регулярності руху транспорту на маршрутах шляхом зменшення кількості повернення рухомого складу з маршрутів з технічних причин протягом робочого дня, якості ремонту рухомого складу та його естетичного вигляду.  Збільшення обсягів вільних обігових коштів у перевізників. | Збільшення вартості проїзду для громадян.    Збільшення для перевізників бази оподаткування та обсягу надходжень до бюджету та державних цільових фондів.  Витрати на оборотні активи (матеріали) та документацію, які необхідні для виконання регуляторного акту.  Витрати часу основного персоналу, пов’язані з виконанням вимог регуляторного акту. | Вказаний альтернативний спосіб хоча б частково, на тимчасовій основі, сприятиме організації стабільної роботи громадського транспорту. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Відсутність регулювання | Не є прийнятною, адже не вирішує проблему. | - |
| Запровадження регулювання | Прийнятна, адже частково вирішує проблемне питання. | На дію акта можуть впливати економічні показники, які залежать від вартості пального, запчастин, рівня мінімальної заробітної плати, дії протиепідемічних заходів тощо. |

**V. Механізм і заходи, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми.**

Вирішення всіх проблем, зазначеної в пункті 1 цього Аналізу, повинно здійснюватись шляхом прийняття рішення виконавчого комітету Старокостянтинівської міської ради «Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування» в розмірі 8,00 грн.

Розробка рішення здійснюється за принципами:

* законності;
* гласності (відкритості та загальнодоступності);
* колегіальності;
* урахування пропозицій перевізників;

Проєкт розроблено на підставі Законів України: «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176

**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.**

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Старокостянтинівська міська рада та її виконавчі органи (назва державного органу)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта | Оцінка кількості суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання | Витрати на адміністрування регулювання\* (за рік), гривень |
| 1. Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| камеральні | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| виїзні | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7. Інші адміністративні процедури : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Разом за рік | Х | Х | Х | Х | 0 |
| Сумарно за п’ять років | Х | Х | Х | Х | 0 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\* Процедура адміністрування регулювання для суб’єктів підприємництва Старокостянтинівською міською радою та її виконавчими органами не здійснюватиметься, відповідні кошти з міського бюджету не виділяються.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Назва державного органу | Витрати на адміністрування регулювання за рік, гривень | Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п’ять років, гривень |
| Сумарно бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва | 0 | 0 | 0 |

**VII. Обґрунтування запропонованого терміну 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 на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі.

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

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта.**

Показники результативності регуляторного акта будуть визначені шляхом аналізу статистичних даних щодо:

- оновлення рухомого складу (придбаних нових автобусів, в т.ч. пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями);

- кількості скарг та звернень по роботі громадського транспорту;

- відсоткового рівня забезпечення регулярності руху автобусів на маршрутах (випуск).

**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 проведено до дня набрання чинності цього регуляторного акту.

Повторне відстеження результативності буде здійснюватись на етапі його підготовки.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися один раз на кожні три роки після проведення повторного відстеження результативності регуляторного акту.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

Начальник управління житлово-

комунального господарства та

інфраструктури виконавчого

комітету міської ради Світлана ОВЧАР