**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

до проєкту регуляторного акта – проєкту рішення виконавчого комітету Новомосковської міської ради «Про встановлення граничного тарифу на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ».

Аналіз регуляторного впливу розроблено на виконання та з дотриманням вимог ст. 8, 9 та 13 Закону України від 11.09.2003 №1160-ІV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та з урахуванням Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України № 1151 від 16.12.2015р.).

**І. Визначення проблеми**

Ефективне функціонування міського пасажирського транспорту є однією з найважливіших умов розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери міста.

Кожного року збільшується навантаження на громадський транспорт неминуче виникають проблеми, пов’язані з наданням транспортних послуг населенню. Транспортна система міста для пасажирів повинна мінімізувати втрати часу та спрямувати його на здійснення продуктивної діяльності. Питання надання послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом є сферою загальних інтересів підприємців та органів місцевої влади, а саме: для підприємців – це здійснення господарської діяльності з метою отримання прибутку, для громади – вирішення питання комфортного та своєчасного проїзду в межах міста, для держави – це надходження додаткових коштів до місцевого бюджету, утримання та створення нових робочих місць.

На сьогоднішній день розроблена транспортна мережа м. Новомосковськ, триває перехід з застарілого транспорту до сучасних автобусів, з метою поліпшення якості пасажирських перевезень.

Для забезпечення надання послуг пасажирських перевезень, що є однією з вимог сучасних стандартів життя, у місті Новомосковськ станом на 01.10.2022 року працює 2 автопідприємства на 13 міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху. За даними останніх замірів пасажиропотоку у 2021 році, які визначені відповідно до маршрутних таблиць, середня кількість перевезених пасажирів на всіх маршрутах загального користування в м. Новомосковську за день складає 6213 чоловік.

На автобуси, які обслуговують міські маршрути загального користування встановлені камери відео спостереження.

Всі ці заходи безпосередньо впливають на поліпшення якості пасажирських перевезень та мобільність економічно активного населення, таким чином до 2024 планується досягти таких цільових значень показників як:

1) збільшити частку сучасних автобусів в загальному обсязі пасажирських автобусних перевезень;

2) збільшити рівень доступності транспорту для людей з інвалідністю в загальній кількості транспортних засобів;

3) збільшити рівень задоволеності жителів станом дорожньої та транспортної інфраструктури.

Особливістю автобусних маршрутів загального користування м.Новомосковськ, є наявність маршрутів з низьким коефіцієнтом змінності пасажирів у зв’язку з тим, що всі маршрути направлені в приватний сектор, звідки всі пасажири прямують в центр міста, що суттєво впливає на собівартість тарифу. Відповідно до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 № 1175 (надалі – Методика), автомобільні перевізники надали розрахунки вартості проїзду за вищевказаними автобусними маршрутами станом на 10.10.2022 року:

* автобусний маршрут №1 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу I-VAN – 22,05 грн/пас;
* автобусний маршрут №2 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу I-VAN – 22,01 грн/пас;
* автобусний маршрут №9 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ –22,00 грн/пас;
* автобусний маршрут №14 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ – 22,07 грн/пас;
* автобусний маршрут №17 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ – 22,01 грн/пас;
* автобусний маршрут №18 ФОП «Заблуда В.М.» надали розрахунок вартості проїзду для автобусу Мерседес –22,01 грн/пас;
* автобусний маршрут №4 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081 – 20,21 грн/пас;
* автобусний маршрут №5 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081 – 20,24 грн/пас;
* автобусний маршрут №6 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081– 20,24 грн/пас;
* автобусний маршрут №10 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081 – 20,28 грн/пас;
* автобусний маршрут №11 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081 – 20,20 грн/пас;
* автобусний маршрут №12 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081– 20,09 грн/пас;
* автобусний маршрут №15 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А081 – 20,15 грн/пас.

Відповідно до ст. 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи місцевого самоврядування можуть регулювати тариф на послуги пасажирського транспорту за умови компенсації витрат автомобільного перевізника.

У разі регулювання тарифів, з міського бюджету, необхідно буде виділити на компенсацію автомобільним перевізникам вищезазначених міських автобусних маршрутів загального користування різниці в тарифі значні суми. Орієнтовна сума виплат становитиме у разі:

- зменшення на 1 грн. – 2,7 млн. грн.;

- зменшення на 2 грн. – 5,4 млн. грн.

За розрахунками автопідприємств, економічно обґрунтований тариф перевезення одного пасажира міськими автобусними маршрутами загального користування, який дає можливість підтримувати інфраструктуру, на автотранспорті складає від 20,09 грн. до 22,07 грн. (Розрахунки автомобільних перевізників по кожному маршруту надані перевізниками для подальшого аналізу). Вартість палива було перевірено за допомогою інтернет-ресурсу https://vseazs.com/ «Все АЗС» - ціни на пальне в Україні». Станом на 11.10.2022р. середня вартість дизельного пального (ДП) Дніпропетровської області відповідно до інтернет-ресурсу https://vseazs.com/ «Все АЗС» становить 52,50 грн. В розрахунках ФОП «Заблуда В.М.» зазначена вартість ДП в розмірі 50,0 грн./л, у ТОВ ВФ «Технополіс» зазначена вартість ДП в розмірі 44,0 грн./л.

Подальший розвиток транспортного комплексу неможливий без збільшення операційних витрат. Збільшення транспортної роботи, оновлення та збільшення автобусного парку веде до збільшення витрат на перевезення та утримання інфраструктури. За рахунок збільшення місткості рухомого складу та насичення маршрутів машинами, зростає комфортність пасажирських перевезень та зменшується час очікування автобуса для пасажирів, що зменшує загальний час у дорозі в середньому по місту. Для забезпечення виконання цілей потрібно збільшувати фаховий персонал, але на разі в наявності є тенденція по його відтоку, однією з основних причин звільнення є «низька заробітна плата» та низькі соціальні стандарти. На сьогоднішній день є дефіцит кваліфікованого персоналу водіїв, слюсарів.

Також значну питому вагу в формуванні собівартості проїзду мають інфляційні процеси, а саме: зростання цін на енергоносії, паливно-мастильні матеріали, запчастини та матеріали на утримування інфраструктури, збільшення мінім.з/п.

Невиконання планової кількості ремонтів, через нестачу коштів, приводить до передчасного вибуття рухомого складу з руху, що викликає справедливі нарікання пасажирів та збільшує соціальну напругу.

Вирішується питання із проблемними зупинками шляхом облаштування їх зупинковими павільйонами в місцях розташування та забезпечення підвищення комфорту та рівня безпеки мешканців, що користуються зупинками громадського транспорту.

Діючи тарифи лише частково покривають собівартість витрат на забезпечення діяльності підприємств - перевізників з обслуговування міських автобусних маршрутів загального користування у м. Новомосковськ.

Штучне утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті є невиконанням ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» та призведе до погіршення фінансового стану автопідприємств-перевізників, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, і, як результат, ненадання пасажирських послуг громадянам.

Рішенням виконавчого комітету від 10.05.2022 року №241 «Про внесення змін до рішення виконкому №33/0/6-22 від 26.01.2022 «Про затвердження положень по соціальному захисту населення», затверджено «Положення про порядок компенсаційних виплат на пільговий проїзд автомобільним транспортом окремим категоріям громадян по місту Новомосковську за рахунок коштів місцевого бюджету». У 2022 році на відшкодування компенсаційних виплат за пільговий проїзд передбачено видатки з місцевого бюджету в сумі 3 043 000 грн. Автопідприємствами, які обслуговують міські маршрути загального користування, відповідно до укладених договорів здійснюється перевезення пасажирів, яким чинним законодавством України надано право пільгового проїзду автомобільним транспортом.

За період дії попереднього рішення змінилися умови виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників, та економічна ситуація, що склалася в останній час призвела до суттєвого підвищення цін, та безпосередньо впливає на собівартість надання послуг з перевезення пасажирів, а саме:

– підвищення розміру мінімальної заробітної плати;

– зростання цін на запчастин, шини, інструменти, акумуляторні батареї;

–зростання цін на електроенергію, газ, теплоенергію;

– зростання цін на оренду приміщень, територій;

– зростання цін на охорону будівель, автостоянок;

–зростання цін на послуги сторонніх організацій, зв’язок, швидкозношуваних предметів.

У зв’язку зі збитковістю перевезень перевізники у повній мірі не в змозі забезпечити належну якість технічного стану автобусів, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечувати безпеку руху, що в свою чергу підвищує аварійність та може призвести до дорожньо-транспортних пригод.

Існуюча проблема поширюється на території всього міста та безпосередньо впливає на всіх членів територіальної громади, що користуються даним видом послуг та суб'єктів господарської діяльності, які займаються пасажирськими перевезеннями та не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів у зв’язку з тим, що державою прийнята низка законів та інших нормативних актів, які регламентують діяльність виконавчих органів місцевого самоврядування в цьому напрямку.

Невідповідність собівартості перевезень пасажирів з діючим тарифом становить під загрозу стабільність забезпечення населення послугами з пасажирських перевезень на міських маршрутах і може призвести до суттєвого обмеження надання їх послуг споживачам, несвоєчасної оплати обов’язкових платежів до бюджетів усіх рівнів.

Таким чином, для створення умов по підвищенню якості та кількості транспортної роботи, для підвищення мобільності містян, пропонується встановити граничний рівень вартості проїзду у автотранспорті – 15 грн.

 Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 № 1175 (надалі – Методика).

Відповідно до п. 1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника.

У зв’язку з підвищенням з 01.10.2022 року рівня мінімальної заробітної плати до 6700 грн. та проведенням обов’язкової індексації заробітної плати, відповідно до чинного законодавства та галузевих угод, значно зросли прямі витрати на оплату праці та податки, що сплачують перевізники згідно вимог законодавства, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд в міському транспорті.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показники | 2020 рік, грн. | 2021 рік, грн. | До 01.10.22 грн. | з 01.10.2022р. | Підвищення, %. |
| Заробітна плата | 4723.00 | 6000.00 | 6500.00 | 6700,0 | 103.1 |
| ПДФО(18%) + військовий збір(1,5%) | 920.99 | 1170.00 | 1267.5 | 1306,5 | 103,1 |

При діючих тарифах, у зв’язку зі збільшенням мінімальної заробітної плати, значним подорожчанням пально-мастильних матеріалів та запчастин, стрімким ростом трудової міграції водіїв, автоперевізники міста не мають можливості підвищити заробітну плату, підтримувати рухомий склад у належному технічному та санітарному стані, виконувати зобов’язання згідно з чинними договорами на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.

Дія регуляторного акта чітко регламентує відносини між громадою міста, суб’єктами господарювання в сфері надання послуг з перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування та органами місцевого самоврядування.

Прийняття регуляторного акта – рішення виконавчого комітету Новомосковської міської ради «Про встановлення граничного тарифу на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ» дасть можливість суб’єктам господарювання – перевізникам здійснювати діяльність з надання транспортних послуг територіальній громаді міста з мінімальними збитками.

 **Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| 2 | Громадяни | + | - |
| 3 | Органи місцевого самоврядування | + | - |
| 4 | Суб’єкти господарювання (перевізники), в т.ч. суб’єкти малого підприємництва | + | - |

Проблема з підвищенням рівня тарифів з 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» (зі змінами) виконавчі органи міських рад мають повноваження встановлювати тарифи на транспортні послуги;

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

– наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009
№ 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 державного регулювання**

Цілями державного регулювання є встановлення в місті Новомосковськ тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування з метою створення умов для захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифів на надання транспортних послуг від провадження збиткової господарської діяльності автоперевізників.

Метою розробки та впровадження зазначеного регуляторного акта є:

* забезпечення якісного транспортного обслуговування пасажирів та організація ефективного і безпечного перевезення їх в автотранспорті;
* приведення діючих тарифів у відповідність до вимог чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Збереження діючих тарифів.Рішенням виконавчого комітету від 07.06.2022року №264/0/6-22 «Про встановлення граничного тарифу на Послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ» встановлено тариф 13 грн. Не покриває затрати підприємства |
| Альтернатива 2 | Збереження діючих тарифів за рахунок зниження витрат перевізників на паливно-мастильні матеріали, заробітну плату, запасні частини, що призведе до зменшення рейсів та перевезень пасажирів |
| Альтернатива 3 | Підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня та прийняття запропонованого рішення, призведе до стабільної роботи підприємства |

**Оцінка впливу на сферу інтересів держави та органу місцевого самоврядування**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Зменшення надходження коштів до міського бюджету;погіршення технічного стану рухомого складу;втрати кваліфікованих працівників підприємств через недотримання на-лежного рівня оплати праці;погіршення послуг з обслуговування автобусних маршрутів.Крім того, не виконується норма відповідно до Методики перегляду рівня тарифів у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника;відсутність оновлення рухомого складу перевізниками; |
| Альтернатива 2 | Відсутні | Поступове зменшення надходження коштів до міського бюджету;погіршення технічного стану рухомого складу;втрати кваліфікованих працівників підприємств через недоотримання на-лежного рівня оплати праці;погіршення якості послуг з обслуговування автобусних маршрутів. |
| Альтернатива 3 | Збільшення надходжень  до бюджетів усіх рівнів від сплати обов’язкових податків, збереження робочих місць, оптимізація транспортної мережі міста. Розмір податків і зборів, збільшиться на 3,1 відсотка за рахунок збільшення мінімальної ЗП та обов’язкових відрахувань із неї, що забезпечувалось у порівнянні з початком 2022р.  | Витрати часу та матеріальних ресурсів для підготовки регуляторного акта та забезпечення виконання його вимог;проведення процедур з відстеження результативності його дії;витрати часу на опрацювання збільшеної кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду;підвищення розміру компенсаційних виплат за пільгові перевезення. |

**Оцінка впливу на сферу інтересів громадян**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними | Погіршення технічного стану транспортних засобів;збільшення дорожньо-транспортних пригод;зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне обслуговування транспортних засобів;поступове припинення обслуговування найбільш збиткових маршрутів. |
| Альтернатива 2 | Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними | Поступове невиконання умов договору щодо кількості транспортних засобів які повинні обслуговувати маршрути; збільшення інтервалу руху між відправленнями;переповнені пасажирами транспортні засоби; збільшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод. |
| Альтернатива 3 | Підвищення якості надання транспортних послуг;покращення рівня безпеки руху на доро-гах;оновлення рухомого складу транспортних засобів. | Збільшення витрат для громадян за транспортні послуги |

**Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання**

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання малих й мікропідприємств, що виникають внаслідок дії регуляторного акта, буде однаковою за альтернативами, у зв’язку зі специфікою галузі.

Станом на 01.10.2022р. автобусну маршрутну мережу м. Новомосковськ обслуговує 2 суб’єкта господарювання.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господа-рювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | – | – |  | 2 | 2 |
| Питома вага групи у загальній кількості, (%) | – | – |  | 100 | 100  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Збитки від економічно необґ-рунтованих тарифів;погіршення технічного стану рухомого складу підприємств;втрата кваліфікованих пра-цівників внаслідок недотримання належного рівня оплати праці;збільшення дорожньо-транс-портних пригод;зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей за-безпечувати належне технічне обслуговування транспортних засобів;неможливість оновлення рухомого складу;поступове банкрутство. |
| Альтернатива 2 | Відсутні | Зменшення витрат на пальне та мастило;відсутність коштів на оновлення парку;збитки від економічно необґ-рунтованих тарифів;погіршення технічного стану рухомого складу через вико-ристання неякісного пального, мастила;втрата кваліфікованих пра-цівників через недотримання належного рівня оплати праці;збільшення дорожньо-транс-портних пригод;зменшення кількості рейсів через відсутність можливості забезпечувати транспортні засоби необхідною кількістю пального;поступове банкрутство. |
| Альтернатива 3 | Підвищення про-дуктивності та конку-рентоспроможності господарської діяльності суб’єктів господарювання;отримання вигоди від здійснення діяльності з надання транспортних по-слуг на міських маршрутах;гідна оплата праці найманого персоналу;підвищення рівня безпеки при перевезенні паса-жирів. | Витрати на провадження господарської діяльності спря-мованої на забезпечення надання якісних послуг з перевезення пасажирів |

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

 Примітка –вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

4 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже  повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

2 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Бал результативності | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1 | 2 | Вирішення питання за альтернативою 1 може приз-вести до:погіршення технічного стану рухомого складу, погір-шення якості послуг, втрати кваліфікованих фахівців, що в свою чергу, ставить під загрозу постійне задово-лення потреб населення міста в автоперевезеннях |
| Альтернатива 2 | 2 | Вирішення питання за аль-тернативою 2 дозволить част-ково вирішити проблему, проте вільні коштів в місь-кому бюджеті для покриття витрат перевізників, у зв’язку з встановленим необґрун-тованим тарифом, відсутні;навантаження на міський бюджет є економічно невип-равданим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції між авто-перевізниками.через зменшення кількості рейсів, зменшиться рівень міської мобільності працездатного населення, що призведе до зменшення податкових надходжень до міського бюджету  |
| Альтернатива 3 | 3 | Вирішення питання за альтернативою 3 сприятиме:забезпеченню організації стабільної роботи громад-ського транспорту;створенню умов для реалі-зації вимог ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», (тарифна полі-тика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток авто-мобільного транспорту, сти-мулювати впровадження но-вітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сфера інтересів | Вигоди | Витрати |
| Органи місцевого самоврядування | Реалізація державної політики у сфері авто-мобільного транспорту;покращення умов пе-ревезення пасажирів за-безпечення функціону-вання автобусних мар-шрутів у місті | Додаткових витрат не передбачається |
| Суб’єкти господарювання (перевізники) | Можливість здійснення перевезень пасажирів за економічно - обґрунтованими тарифами;можливість прове-дення належних та своєчасних ремонтів транспортних засобів;досягнення сталих економічних умов робо-ти;задоволення підпри-ємницького інтересу | Витрати на оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду  |
| Громадяни | Підвищення якості на-дання транспортних пос-луг;покращення рівня без-пеки руху на дорогах | Збільшення витрат на проїзд на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення за одну поїздку за одного пасажира 15 грн. |

***Оцінка впливу регуляторного акта на конкуренцію в рамках проведення аналізу регуляторного впливу:***

|  |  |
| --- | --- |
| ***Категорія впливу*** | ***Відповідь*** |
| *1* | *2* |
| А. Обмежує кількість або звужує коло постачальників. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція: | Ні |
| 1. Надає суб’єкту господарювання виключні права на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування | Ні |
| 2. Запроваджує режим ліцензування, надання дозволу або вимогу погодження підприємницької діяльності з органами влади | Ні |
| 3. Обмежує здатність окремих категорій підприємців постачати послуги (звужує коло учасників ринку) | Ні |
| 4. Значно підвищує вартість входження в ринок або виходу з нього | Ні |
| 5. Створює географічний бар’єр для постачання послуг, виконання робіт, надання послуг або інвестицій | Ні |
| Б. Обмежує здатність постачальників конкурувати. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція: | Ні |
| 1. Обмежує здатність підприємців визначати ціни на послуги | Ні |
| 2. Обмежує можливість постачальників рекламувати або здійснювати маркетинг послуг | Ні |
| 3. Установлює стандарти якості, що надають необґрунтовану перевагу окремим постачальникам порівняно з іншими, або стандарти вищого рівня якості, ніж той, який обрали б окремі достатньо поінформовані споживачі | Ні |
| 4. Суттєво збільшує витрати окремих суб’єктів підприємництва порівняно з іншими (зокрема внаслідок дискримінаційного ставлення до діючих та нових учасників ринку) | Ні |
| *1* | *2* |
| В. Зменшує мотивацію постачальників до активної конкуренції. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція: | Ні |
| 1. Запроваджує режим саморегулювання або спільного регулювання | Ні |
| 2. Вимагає або заохочує публікувати інформацію про обсяги виробництва чи реалізацію, ціни та витрати підприємств | Ні |
| Г. Обмежує вибір та доступ споживачів до необхідної інформації. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція: | Ні |
| 1. Обмежує здатність споживачів вирішувати в кого купувати послуги | Ні |
| 2. Знижує мобільність споживачів унаслідок підвищення прямих або непрямих витрат на заміну постачальника | Ні |
| 3. Суттєво обмежує чи змінює інформацію, необхідну для ухвалення раціонального рішення щодо придбання послуг | Ні |

**Оцінка впливу вибраних альтернативних способів досягнення цілей**

Здійснення опису вигоди та витрат за кожною альтернативою для сфер інтересів держави, громадян, суб’єктів господарювання, встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів автобусами, що працюють у звичайному режимі руху для впорядкування та покращення якості цих послуг у місті Новомосковськ.

Єдиний можливий спосіб вирішення цієї проблеми є перегляд діючих тарифів на перевезення пасажирів та багажу автобусами загального користування, що обслуговують міські автобусні маршрути шляхом підняття вартості послуг до економічно-обґрунтованого рівня.

Отже, прийняття регуляторного акта - єдиний спосіб досягнення встановленої мети та врегулювання ринку перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування.

**V. Механізми та заходи, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми**

Механізмом розв’язання проблеми є приведення тарифу до економічно обґрунтованого рівня шляхом прийняття рішення «Про встановлення граничного тарифу на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ».

Посилаючись на Закон України «Про ціни і ціноутворення» (зі змінами) органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної цінової політики у межах повноважень, визначених законом.

Таким чином, встановивши граничну ціну проїзду на автобусних маршрутах загального користування, що обслуговуються у звичайному режимі руху, які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 15 грн.:

виконавчий комітет Новомосковської міської ради створює умови для отримання вигоди від надання транспортних послуг з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у місті Новомосковськ, та забезпечує захист інтересів пасажирів від необґрунтованого збільшення вартості проїзду, в подальшому контролює вартість перевезень яку суб’єкт господарювання – перевізник не може перевищувати. Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми й ґрунтується на загальнообов’язковому виконанні всіма учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів та багажу на автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ.

Рішення виконавчого комітету Новомосковської міської ради набуває чинності з дня його офіційного оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.

**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**

Державне регулювання рішення не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган, який несе витрати пов’язані з розробкою регуляторного акта, контролем за його виконання, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акта – відділ економіки, транспорту та торгівлі виконавчого комітету Новомосковської міської ради.

Посадовими обов’язками спеціалістів відділу економіки, транспорту та торгівлі виконавчого комітету Новомосковської міської ради передбачено здійснення зазначеної діяльності, тобто додаткові витрати на адміністрування регулювання відсутні.

Прийняття регуляторного акта дозволить сформувати прозорі, чіткі та зрозумілі правила поведінки суб'єктів підприємницької діяльності та громадян на ринку пасажирських перевезень у м. Новомосковськ.

Позитивними факторами можуть бути:

– покращення якості надання послуг  з перевезення пасажирів на належному рівні;

– забезпечення окупності тарифів, покращення результатів фінансово-господарської діяльності суб’єктів господарювання-перевізників.

Негативними факторами можуть бути:

- тимчасове падіння обсягів перевезень;

- зростання витрат мешканців на проїзд;

Непередбачуваними загрозами досягнення мети даного регуляторного акта є суттєві зміни у діючому законодавстві стосовно організації міських пасажирських перевезень, цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів.

Досягнення визначеної цілі планується шляхом прийняття рішення виконавчого комітету Новомосковської міської ради «Про встановлення граничного тарифу на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Новомосковськ», 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 надає змогу забезпечити безпеку та якість транспортного обслуговування для населення.

На дію даного регуляторного акта негативно можуть вплинути економічна криза та значні темпи інфляції, що погіршить фінансову стабільність суб’єктів господарювання, які надають відповідні послуги, призведе до ще більшого зростання вартості пального, запчастин, шин, акумуляторів. Відповідно даний тариф знову стане економічно необґрунтованим.

Розробка проєкту регуляторного акта передбачає виконання усіх процедур, встановлених регуляторним законодавством та здійснюється відповідно до планів діяльності Новомосковської міської ради та її виконавчого комітету з підготовки проєктів регуляторних актів на 2022 рік.

**Бюджетні витрати на адміністрування**

Заробітна плата розробника регуляторного акта за 1 годину становить 113,90 грн.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Процедура регу-лювання суб’єк-тів малого й мікро підприємництва | Планові витрати часу на процедуру, години | Вартість часу співробітника органу держав-ної влади від-повідної кате-горії (заробіт-на плата) грн./година | Оцінка кількості процедур за рік | Витрати на адміні-струваннярегулюван-ня (за рік), грн |
| 1 | Підготовка, ор-ганізація обго-ворення та нада-ння на затвер-дження вико-навчого комі-тету Новомос- ковської міської ради проєкту регуляторного акта | 70 | 113,90 | 1 | 7973,00 |
| 2 | Проведення процедур з пе-ревірки резу-льтативності дії регуляторного акта | 20 | 113,90 | 1 | 2278,00 |
| 3 | Внесення відпо-відних змін до договорів  | 10 | 113,90 | 1 | 1139,00 |
| 4 | Внесення відпо-відних змін до паспортів марш-рутів | 60 | 113,90 | 1 | 6834,00 |
| 5 | Разом за рік\* | 18224,00  |
| 6 | Сумарно за два роки | 36448,00 |
| \* Вартість витрат, пов’язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації, та на кількість процедур за рік. |

Додаткові витрати на адміністрування регулювання відсутні.

Витрати для суб’єктів господарювання, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (М-тест додається).

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

Орієнтовний термін дії регуляторного акта становить 2 роки, проте можливий вплив зовнішніх чинників. Відповідно до п. 1.6 Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, яка затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України № 1175 від 17.11.2009 року, та є обов’язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади, перегляд рівня тарифів повинен здійснювалися у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації Послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%. У такому разі регуляторний акт буде переглянуте із внесенням до нього відповідних змін або його скасуванням.

Відповідно до ч. 5 ст. 12 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» регуляторні акти, прийняті органами та посадовими особами місцевого самоврядування, офіційно оприлюднюються в друкованих засобах масової інформації.

Таким чином, рівень поінформованості суб'єктів господарювання (перевізників) та громадян міста з основних положень акта очікується на рівні 100% за рахунок оприлюднення регуляторного акта в мережі Інтернет на офіційному веб-сайті Новомосковської міської ради (<https://novomoskovsk-rada.dp.gov.ua>) та у засобах масової інформації.

**VIII. Визначення показників результативності акта**

 Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

**Показники результативності:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показник** | **2022 рік****(факт)** | **2 роки****(очікува-не)** |
| **Кількісні:** |  |  |
| Кількість діючих міських автобусних маршрутів | 13 | 13 |
| Обсяг робіт з капітального ремонту рухомого складу (грн.) | 1 113 849 | 1 800 000 |
| Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах | 22 | 22 |
| Середня пасажиромісткість автобусів на міських автобусних маршрутах загального користування | 43,0 | 44,0 |
| Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг | 18 | 10 |
| Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах загального користування (млн. грн.) | 3,0 | 4,1 |
| Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься регуляторний акт | 2 | 3 |
| **Якісні (у бальній системі в межах розділу IV):** |  |  |
| Показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з консультаціями з громадськістю тощо) | 2\* | 3\* |
| Рівень поінформованості суб'єктів господарювання, (%) | 100 | 100 |

\*Оцінка ступеня досягнення визначених цілей здійснюється за чотирибальною системою, де:

4 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті майже  повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

2 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 – цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Згідно Переліків транспортних засобів в 2022 році по
м. Новомосковськ, які надані перевізниками ФОП «Заблуда В.М.» та ТОВ ВФ «Технополіс», середня загальна пасажиромісткість в автобусах становить 43.

У місті Новомосковську діє місцева Програма соціального захисту населення на 2021 - 2025 р.р., затверджена рішенням Новомосковської міської ради від 27 .03.2020 року № 1223. Для забезпечення реалізації Програми у 2022 році на відшкодування компенсаційних виплат за пільговий проїзд передбачено видатки з місцевого бюджету в сумі 3 043 000,00 грн. Фактичні видатки за 2021 рік складають 2 865 060 грн., за 2020 рік - 2 526 768,00 грн. Збільшення видатків відбувається згідно коефіцієнту макропоказників економічного і соціального розвитку України, який доведено Постановою КМУ №671 від 29.07.2020 року.

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

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

Повторне відстеження результативності буде здійснюватися через рік після впровадження регуляторного акта.

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

Відстеження результативності дії вищезазначеного акта будуть здійснюватися відділом економіки, торгівлі та реклами виконкому Новомосковської міської ради шляхом аналізу статистичних даних та збору якісних показників.

У разі виявлення проблемних питань, вони будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Проєкт регуляторного акта та аналізу регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Новомосковської міської ради (<https://novomoskovsk-rada.dp.gov.ua>).

В.о. начальника відділу

економіки, транспорту та торгівлі Ольга ОЛЕНІНА