**Аналіз регуляторного впливу**

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

**«Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування»**

**Назва акта - «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування»**

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

**Розробник - управління комунального господарства, архітектури та капітального будівництва Чортківської міської ради Тернопільської області**

**Відповідальна особа - в.о начальника управління комунального господарства, архітектури та капітального будівництва Чортківської міської ради Тернопільської області**

 Цей аналіз регуляторного впливу проекту рішення виконавчого комітету Чортківської міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» (далі - Аналіз) розроблений на виконання вимог статті 8 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 березня 2004 року  № 308, Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закону України «Про автомобільний транспорт» і визначає правові та організаційні засади реалізації проекту рішення виконавчого комітету Чортківської міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» як регуляторного акту. Крім того, Аналіз розроблено з метою реалізації державної політики у сфері пасажирських перевезень автобусами та якісного задоволення потреб населення в перевезеннях, створення умов для розвитку господарської діяльності суб’єктів підприємництва.

1. **Визначення проблеми**

 Діючий тариф на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, затверджений рішенням виконавчого комітету міської ради від 20 березня 2019 року № 79 « **Про  встановлення тарифу на перевезення**

**пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування»** у розмірі 6 грн. 00 коп. за одну поїздку та введений в дію 01 квітня 2019 року. Під час дії тарифу підвищились ціни на запчастини, паливо та збільшився розмір мінімальної заробітної плати, що є складовими собівартості проїзду. Автомобільні перевізники не мають можливості оновлювати матеріально-технічну базу, ускладнюється питання виплати заробітної плати водіям. Така ситуація негативно впливає на організацію роботи пасажирського транспорту міста.

 Поширення на території 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 ускладнень по сплаті встановлених чинним законодавством обов’язкових податків та зборів і в сукупності вплинуло на ефективне функціонування підприємств зайнятих в сфері надання послуг з перевезення пасажирів автобусами.

 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 пасажиропотоку, як наслідок – це вимушене зупинення роботи перевізників на окремих маршрутах( розірвання договорів за заявами перевізників).

На даний час маршрутна мережа міста Чорткова заповнена на 50% та нараховує 4 маршрути. Перевезення пасажирів здійснюють 2 приватних перевізника, що використовують 7 одиниць автобусної техніки із терміном експлуатації від 12 років.

 Протягом багатьох років оновлення рухомого складу не проводилось, власники автобусів змушені були прикладати значних зусиль для покращення 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 або ж відмови від їх обслуговування через нерентабельність. За період 2021 року за заявами автомобільних перевізників розірвано 1 договір 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 перевізником ТОВ « Чортківське АТП -16142» 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». Під час розрахунку тарифу загальний обсяг транспортної роботи та загальна кількість перевезених пасажирів, у тому числі з урахуванням пільгових категорій пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, розраховано підприємством за результатами обстеження пасажиропотоків.

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

**Аналіз зростання складових тарифу на перевезення пасажирів**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показники** | **Одиниці виміру** | **Передбачено в тарифі** | **Підвищення до діючої ціни** |
| **діючий** | **проект** |
| 1 | Мінімальна середня з/плата | грн | 4173,00 | 6500,00 | +64% (у 1,64 рази)  |
| 2 | Вартість автомобільних шин | грн | 3484,00 | 5400,00 | +55 % ( у 1,55рази) |

Крім того зросла вартість акумуляторів на 22,6 %, моторних олив на 22,1 %, дизельного палива 8%.

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 автобусних 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 та пропозиції ВАТ «Чортківське АТП 16142», пропонується встановити вартість разового квитка на проїзд у автобусі на міських автобусних маршрутах загального користування у розмірі 10,00 грн.

**2. Цілі державного регулювання.**

 Метою прийняття рішення виконавчого комітету Чортківської міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» є приведення у відповідність розміру тарифів на послуги міського пасажирського транспорту до економічно обґрунтованих витрат, що дасть можливість:

* забезпечити дотримання вимог діючого законодавства щодо формування тарифів на послуги автомобільного міського пасажирського транспорту загального користування (автобусні перевезення на міських маршрутах);
* забезпечити якісне та безпечне функціонування автомобільного пасажирського транспорту загального користування;
* сприяти розвитку ринкових відносин у сфері надання послугз регулярних перевезень пасажирів автобусами;
* покращити безпеку, рівень комфорту та обслуговування пасажирів, забезпечити належний фінансовий стан підприємств перевізників, які працюють у зазначеній сфері;
* забезпечити відкритість процедури, прозорість дій органу місцевого самоврядування при прийнятті тарифів на послуги міського пасажирського транспорту.

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

**3.1 . Визначення альтернативних способів**

В якості альтернативи для досягнення встановлених цілей пропонується два способи:

* не прийняття регуляторного акту, який б регулював питання щодо забезпечення рівня економічного обґрунтування тарифів на послугу з перевезень пасажирів автобусами на міських автобусних маршрутах;
* прийняття запропонованого регуляторного акту.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Збереження діючих тарифів на громадському транспорті загального користування. |
| Альтернатива 2 | Підняття тарифів на надання послуг з перевезення пасажирів у громадському транспорті загального користування до рівня економічно обґрунтованих; можливість надання якісних послуг з перевезення пасажирів; можливість оновлення рухомого складу перевізниками та забезпечення фінансової стабільності перевізників. |

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

**3.2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей**

**Оцінка впливу на сферу інтересів держави:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутність державного фінансування для підняття соціальних стандартів. | Погіршення фінансового стану учасників ринку надання послуг з регулярних пасажирських перевезень, зростання загального рівня напруги серед перевізників/пасажирів та можливість дестабілізації функціонування галузі пасажирських перевезень вцілому. |
| Альтернатива 2  | 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 |
| Альтернатива 1 | Незмінні витрати на проїзд. | Відсутні |
| Альтернатива 2 | Покращення рівня транспортного обслуговування шляхом забезпечення високої регулярності руху , забезпечення належного технічного стану рухомого складу та його оновлення. | Збільшення витрат на проїзд. |

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | З нихМікро | Разом |
| Кількість суб'єктів господарювання  | 7 | 14 | 105 | 1587 | 1713 |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць |  | 1 |  | 1 |  2 |
|  Питома вага групи у загальній кількості, відсотки |  | 0,06 |  | 0,06 | 0,12 |

|  |
| --- |
|  |
|  |  |  |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Погіршення технічного стану рухомого складу.Відтік кваліфікованих водіїв з підприємств.Виникнення заборгованості по сплаті обов’язкових податків та платежів. |
| Альтернатива 2 | 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.) | 8,4 | 42 |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), (тис.грн.) | 519,0 | 2595,0 |
| 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.) | 527,4 | 2637,0 |
| 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.) | 527,4 | 2637,0 |

**4. 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 (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 карантинних обмежень). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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. |

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

Вирішення проблеми, зазначеної в пункті 1 цього Аналізу, повинно здійснюватись шляхом прийняття рішення виконавчим комітетом Чортківської міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» в розмірі 10,00 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», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» ( із змінами).

**6. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати 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 Чорткові Тернопільської області.

Досягнення визначеної цілі планується шляхом прийняття рішення виконавчим комітетом міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування», 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 безперебійність та регулярність, безпеку та якість транспортного обслуговування населення на автобусних маршрутах.

У разі прийняття рішення виконавчого комітету Чортківської міської ради «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» виділення додаткових коштів із міського бюджету не передбачається.

Процедура адміністрування регулювання для суб’єктів малого підприємництва Чортківською міською радою та її виконавчими органами не здійснюватиметься, відповідні кошти з міського бюджету не виділятимуться.

**7. 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.

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

 **8. 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 на маршрут).

**9. 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 через кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акту.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

**В.о. начальника управління**

**житлово-комунального господарства,**

**архітектури та капітального будівництва**

**Чортківської міської ради Володимир ЮРЧИШИН**