**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

до проекту регуляторного акта – проекту рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі»

Аналіз регуляторного впливу розроблено на виконання та з дотриманням вимог статті 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 від 16.12.2015 № 1151).

**І. Визначення проблеми**

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.

Станом на 01.11.2017 тарифи на проїзд в автобусах, що працюють у звичайному режимі руху становлять:

– на соціально значущих маршрутах 2,0 грн. 50коп;

– на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення вартість проїзду становить 5, 6, 7 грн. за одну поїздку з одного пасажира, що встановлено рішеннями виконавчого комітету Дніпровської міської ради від 21.05.2014 № 247; від 10.03.2015 року №№ 156,157,158,161,167,171,174; від 25.05.2017 року №№ 372,373,374,375,376,377,378,379,380,381,382; від 19.09.2017 № 702; від 14.11.2017 року № № 869, 870, 871,872.

Тарифи, що були прийняті цими рішеннями частково покривають собівартість витрат на забезпечення діяльності підприємств - перевізників з обслуговування міських автобусних маршрутів загального користування у м. Дніпрі.

Економічна ситуація, що склалася в останній час призвела до суттєвого підвищення цін, що безпосередньо впливає на собівартість надання послуг з перевезення пасажирів, а саме:

– підвищення розміру мінімальної заробітної плати;

– зростання цін на паливно-мастильні матеріали;

– зростання цін на запчастин (які частково або в повній мірі ввозяться в Україну із закордону, а розрахунки здійснюються в іноземній валюті);

– зростання цін на світло, газ, теплоенергію;

– зростання цін на оренду приміщень, територій;

– зростання цін на охорону будівель, автостоянок.

Як наслідок, суттєво знизилась якість надання послуг з перевезення пасажирів, що викликає багато нарікань зі сторони мешканців міста. 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.

Дана проблема поширюється в межах всього міста та безпосередньо впливає на всіх членів територіальної громади, що користуються даним видом послуг, та суб'єктів господарської діяльності, які займаються пасажирськими перевезеннями.

**Визначення причин проблеми**

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 листопада 2009 року № 1175 (надалі – Методика).

Відповідно до пункту 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 тому числі в разі зміни вартості пального більш ніж на 10%.

В зв’язку з підвищенням з 01.01.2017 року рівня мінімальної заробітної плати (до 3200 грн.) значно зросли прямі витрати на оплату праці та податки, що сплачує перевізник згідно вимог законодавства, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд в міському транспорті.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показники | 2016 рік, грн. | Листопад 2017 року, грн. | Підвищення, % |
| Дизельне пальне | 17,00 | 24,00 | 41,2% |
| Заробітна плата | 1378,00 | 3200,00 | 132,2% |
| Єдиний податок | 275,60 | 640,00 | 132,2% |

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.

Після введення в дію регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів та багажу» суб’єкти господарювання-перевізники будуть мати можливість здійснювати діяльність з надання транспортних послуг територіальній громаді міста без збитків.

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

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

Проблема підвищення 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 17.11.2009р. № 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 державного регулювання**

Метою розробки та впровадження проекту рішення виконавчого комітету міської ради є:

- забезпечення прозорості та прогнозованість тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах;

- недопущення необґрунтованого підвищення тарифів;

- приведення у відповідність тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу до економічно обґрунтованого рівня;

- підвищення рівня безпеки та якості транспортного обслуговування для населення;

- створення прозорого та конкурентного середовища між перевізниками.

Впровадження регуляторного акта, дозволить виконати одне з основних завдань регулювання та контролю в діяльності пасажирського автомобільного транспорту - забезпечення інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб’єктів господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Вид  альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Збереження діючих тарифів. |
| Альтернатива 2 | Збереження діючих тарифів за рахунок зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запасні частини, зменшення кількості графіків, тощо. |
| Альтернатива 3 | Підвищення граничних тарифів за рахунок впровадження регуляторного акта. |

**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 Дніпрі.

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 є єдиним способом досягнення встановленої мети та врегулювання ринку перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Надходження коштів до бюджету буде зменшуватись. | Поступове банкрутство автопідприємств;  - зменшення надходження коштів до міського бюджету;  - погіршення технічного стану рухомого складу;  - втрати кваліфікованих працівників підприємств унаслідок недоотримання належного 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, у тому числі при зміні вартості пального більш ніж на 10% |
| Альтернатива 2 | Надходження коштів до бюджету через невизначений термін поступово буде зменшуватись. | Поступове зменшення надходження коштів до міського бюджету;  - погіршення технічного стану рухомого складу;  - втрати кваліфікованих працівників підприємств унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці;  - погіршення якості послуг з обслуговування автобусних маршрутів. |
| Альтернатива 3 | Збільшення надходжень  до міського бюджету від сплати обов’язкових податків, збереження робочих місць. | Необхідність підняття соціальних стандартів для населення;  -витрати часу та матеріальних ресурсів для підготовки регуляторного акта та забезпечення виконання його вимог;  - проведення процедур з відстеження результативності його дії;  - поява незадоволених громадян міста підвищенням вартості проїзду;  - збільшення кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду;  -підвищення розміру компенсаційних виплат за пільговий проїзд. |

**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 не виконання 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 граничних тарифів за рахунок впровадження регуляторного акта. | - підвищення якості надання транспортних послуг;  - покращення рівня безпеки руху на дорогах;  - належне обслуговування та ремонт транспортних засобів;  - не значне 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 01.11.2017р автобусну маршрутну мережу м. Дніпро обслуговує 19 суб’єктів господарювання.

Розпорядник даних: департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | - | 3 | 16 | 19 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | - | 15,8 % | 84,2 % | 100% |

\* У таблиці зазначено діючу кількість суб’єктів господарювання з метою здійснення коректного аналізу регуляторного впливу, у результаті чого виконуватиметься розрахунок витрат для суб’єктів господарювання малого та мікро підприємництва (М-Тест), що виникають унаслідок дії регуляторного акта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид  альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | - збитки від економічно необґрунтованих тарифів;  - погіршення технічного стану рухомого складу підприємств;  - втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці;  - збільшення дорожньо-транспортних пригод;  - зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне обслуговування транспортних засобів;  - поступове банкрутство підприємств автоперевізників. |
| Альтернатива 2 | Відсутні | - зменшення витрат на паливо та мастило;  - відсутність коштів на оновлення парку;  - погіршення технічного стану рухомого складу в наслідок використання не якісного пального, мастила;  - втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці;  - збільшення дорожньо-транспортних пригод.  - зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати транспортні засоби необхідною кількістю палива. |
| Альтернатива 3 | Отримання вигоди від провадження діяльності з надання транспортних послуг на міських автобусних маршрутах загального користування;  - гідна оплата праці найманого персоналу;  - підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів. | - прямі витрати на оновлення наглядної інформації в салонах транспортних засобів (зміна вартості проїзду). |

**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 балу |
| Альтернатива 1 | 1 | Погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення якості послуг, втрати кваліфікованих фахівців,  що в свою чергу, ставить під загрозу постійне задоволення потреб населення міста в автоперевезеннях. |
| Альтернатива 2 | 2 | Не вирішується прийняттям регуляторного акта  Проблема буде частково вирішена, проте вільних коштів в міському бюджеті для покриття витрат перевізників в зв’язку з встановленим необґрунтованим тарифом відсутні.  Вивільнити додаткові кошти за рахунок зменшення видатків на соціальні програми неможливе у зв’язку з тим, що це матиме негативну реакцію незахищених верств населення; ймовірний перерозподіл видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства та інших) призведе до соціальної напруги; навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції в авто перевізників. |
| Альтернатива 3 | 4 | Вказаний альтернативний спосіб забезпечить організацію стабільної роботи громадського транспорту.  Створює умови для захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифів на надання транспортних послуг та автоперевізників від збиткової господарської діяльності  При впровадженні зазначеної альтернативи будуть створені умови для реалізації вимог статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сфера інтересів | Вигоди | Витрати |
| Органи місцевого самоврядування | Реалізація державної  політики в сфері  автомобільного транспорту. | Додаткових витрат не передбачається. |
| Покращення умов  перевезення пасажирів. |
| Забезпечення  функціонування автобусних  маршрутів у місті. |
| Суб’єкти господарювання  (перевізники) | 1. Можливість здійснення  перевезення пасажирів за  економічно –  обґрунтованими тарифами. | Х |
| 2. Можливість проведення  належних та своєчасних  ремонтів транспортних  засобів. |
| 3. Досягнення сталих  економічних умов роботи |
| 4. Задоволення  підприємницького інтересу |
| Громадяни | 1. Підвищення якості надання транспортних послуг; 2. Покращення рівня безпеки руху на дорогах; | Збільшення вартості проїзду на соціально значущих маршрутах з 2,0 грн. 50коп; до 3.0 грн. 50коп;  Збільшення вартості проїзду на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення з 5, 6 грн. за одну поїздку одного пасажира, до 7 грн. |

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

        Механізмом розв’язання проблеми є прийняття проекту рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради, «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі» та визнання нижчезазначених рішень виконавчого комітету Дніпровської міської ради такими, що втратили свою чинність, а саме: від 21.05.2014 № 247; від 10.03.2015 року № № 156,157,158,161,167,171,174; від 25.05.2017 року № № 372,373,374,375,376,377,378,379,380,381,382; від 19.09.2017 № 702; від 14.11.2017 року № № 869, 870, 871,872.

У зв’язку зі збільшенням вартості на паливно – мастильні матеріали, посилаючись на методику розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджену Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17 листопада 2009 року № 1175, до департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради, надійшли розрахунки тарифів від підприємств – перевізників.

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 3 грн. 50 коп., на соціально значущих маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, а також граничну вартість 7 грн., на маршрутах загального користування, замовник перевезень створює умови для отримання вигоди від надання транспортних послуг з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпро, та забезпечує захист інтересів пасажирів від необґрунтованого збільшення вартості проїзду, де в подальшому регулює вартість перевезень яку суб’єкт господарювання – перевізник не може перевищувати.

Рішення виконкому Дніпровської міської ради набуває чинності з дати його прийняття. 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. Дніпро.

**Заходи регулювання з боку виконавчих органів**

При впровадженні проекту рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради, «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі», департаментом транспорту та транспортної інфраструктури будуть вивчатись статичні, соціологічні та кількісні показники, якість надання послуг громадянам.

Регулювання тарифу буде здійснюватися на підставі: довжини маршруту, змінності пасажирів у салоні за один рейс, типу транспортних засобів, що використовуються для обслуговування певного маршруту, та розрахунків підприємств перевізників відповідно до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17 листопада 2009 року № 1175.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

**ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест) – (додаток №1)**

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

Позитивними факторами можуть бути:

-  збереження 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.

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 Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування», тобто приведення у відповідність тарифів на послуги з перевезення пасажирів до економічно обґрунтованого рівня.

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

**Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого й**

**мікро-підприємництва.**

Державне регулювання рішення не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган, який несе витрати пов’язані з розробкою регуляторного акта, контролем за його виконанням, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акта – департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Процедура  регулювання суб’єктів малого й  мікро-підприємництва | Планові витрати часу на процедуру, години | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) грн./ годин | Оцінка кількості процедур за рік | Витрати на адмініструв ання  регулювання (за рік), грн. |
| 1 | Підготовка, організація обговорення та ухвалення проекту регуляторного акта | 50,00 | 27,70 | 1 | 1385 |
| 2 | Реалізація рішення виконавчого комітету міської ради | 3,00 | 27,70 | 1 | 83,1 |
| 3 | Проведення процедур з перевірки  результативності дії регуляторного акта | 20,00 | 27,70 | 1 | 554 |
| 4 | Разом за рік\* | | | | 2022,1 |
| 5 | Сумарно за п’ять років | | | | 8088,4 |
| 6 | \* 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. Посадовими обов’язками спеціалістів департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради передбачені здійснення зазначеної діяльності, тобто додаткові витрати на адміністрування регулювання відсутні. | | | | |

Розрахунок здійснено з урахуванням середньомісячної заробітної плати працівника департаменту транспорту та транспортної інфраструктури, яка становить 27,70 грн., за одну годину.

**Витрати для суб’єктів господарювання, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

Міська автобусна мережа складається із 136 маршрутів, які обслуговує 1720 автобусів. Визначаємо витрати на 1 одиницю рухомого складу, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту. Множимо на їх кількість автобусів, що працюють на цих автопідприємствах (оновлення наглядної інформації про зміну вартості проїзду в салонах транспортних засобів становить 2 грн).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Прямі витрати 2 грн.\*1720 автобусів = 3 440 грн. | 3 440 | 3 440 |
| 2 | Разом витрат | 3 440 | 3 440 |

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

        Термін дії регуляторного акта становить 3-5 років, проте можливий вплив зовнішніх чинників, а саме, внесення змін до законодавчих і нормативно – правових актів, у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, у тому числі в разі зміни вартості пального більш ніж на 10%. У такому разі виникає необхідність щодо перегляду та внесенням до нього відповідних змін або його скасуванням.

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

Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Показники результативності*** | ***Перший рік запровадження*** | ***3 роки*** | ***5 років*** |
| **Кількісні** | | | |
| Кількість діючих міських автобусних маршрутів | **136** | **136** | 136 |
| Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюється дія даного регуляторного акта  (19 од.) | ***19*** | ***19*** | ***19*** |
| Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах | ***1720*** | ***1720*** | ***1720*** |
| Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг | ***374*** | ***291*** | ***253*** |
| **Якісні (у бальній системі)\*** | | | |
| Показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо)\* | ***2*** | ***3*** | ***3*** |
| Рівень поінформованості суб'єктів господарювання (перевізників) та громадян міста з основних положень акта | **100%** | **100%** | **100%** |
| \*Примітка – оцінка здійснена за 4-бальною системою, з яких 4 – досягнуто у високій мірі результат якісного показника, 3 – досягнуто більш, ніж на 50% результат якісного показника, 2 – досягнуто менше, ніж на 50% результат якісного показника, 1-практично не досягнуто. | | | |

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 Дніпровської міської ради <https://dniprorada.gov.ua> - у меню «Відкрите місто», розділі «Регуляторна політика» та у місцевій газеті  «Наше Місто».

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися департаментом транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

1. Строки проведення відстеження результативності дії регуляторного акта:

Базове відстеження до набрання актом чинності здійснювалось у період з 01.11.2017р. по 17.11.2017р.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності проекту - рішення.

Періодичні відстеження проводитимуться раз на кожні 3 роки від дня закінчення заходів з попереднього відстеження результативності.

2. Метод проведення відстеження результативності:

- статистичні;

- соціологічні.

3. Вид даних:

Статистичні показники:

- кількість діючих міських автобусних маршрутів;

- кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюється дія даного регуляторного акта;

- кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах

- кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг;

Соціологічні показники:

- показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо);

- рівень поінформованості суб'єктів господарювання (перевізників) та громадян міста з основних положень акта;

4. Цільовою групою соціологічного опитування є мешканці територіальної громади м. Дніпро та суб’єкти господарювання, на яких поширюється регулювання вищевказаного проекту рішення.

**Зворотній зв'язок:** департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради м. Дніпро 49000, просп. Дмитра Яворницького, 75, каб. 709, admintrans@dmr.dp.ua, [admintrans@dniprorada.gov.ua](mailto:admintrans@dniprorada.gov.ua).

Директор департаменту транспорту

та транспортної інфраструктури

Дніпровської міської ради І. І. Маковцев