

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

Аналіз регуляторного впливу розроблено на виконання та з дотриманням вимог ст. 8, 9 та 13 Закону України від 11.09.2003 №1160-IV «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 ід 16.12.2015 № 1151).

I. Визначення проблеми

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

У зв'язку з розвитком міста збільшується навантаження на громадський транспорт та 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 модель м. Дніпро, триває перехід з маломісного транспорту до автобусів великої місткості, з метою поліпшення якості пасажирських перевезень.

Так за період з серпня 2019 р. по грудень 2019 р. інвестиції тільки на оновлення рухомого складу по автопідприємствам, що обслуговують міські автобусні маршрути загального користування, склали понад 80 млн грн., придбано 75 од. пасажирського транспорту (автобусів великої місткості) з можливістю перевезення маломобільних верств населення.

Для забезпечення надання послуг пасажирських перевезень, що є однією з вимог сучасних стандартів життя, у місті Дніпро працюють 18 авто-підприємств на 123 міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху. Щоденно на міських автобусних маршрутах загального користування перевозиться понад 790 тис. пасажирів.

Для підвищення інформативності жителів про прибуття транспорту на зупинки встановлені електронні інформаційні табло, а на автобуси встановлені пристрії GPS-диспетчеризації.

Всі ці заходи безпосередньо впливають на поліпшення якості пасажирських перевезень та мобільність економічно активного населення, таким чином до 2021 планується досягти таких цільових значень показників як:

1) Збільшити частку автобусів великої місткості(понад 50 пасажирів) в загальному обсязі пасажирських автобусних перевезень до 70%

2) Збільшити рівень доступності транспорту для людей з інвалідністю до 60% в загальній кількості транспортних засобів

3) Збільшити рівень задоволеності жителів станом дорожньої та транспортної інфраструктури до 20%.

Особливістю автобусних маршрутів загального користування міста Дніпро, є наявність маршрутів з низьким коефіцієнтом змінності пасажирів, довжина оборотних рейсів яких складає від 38 до 58 км, що суттєво впливає на собівартість тарифу на надання пасажирських послуг на цих автобусних маршрутах. А саме:

- Автобусний маршрут №9 довжина оборотного рейсу 38 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 0,70, перевозить в середньому 8974 пасажири;
- Автобусний маршрут №77 довжина оборотного рейсу 48 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 6856 пасажирів;
- Автобусний маршрут 141 довжина оборотного рейсу 54 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 5758 пасажирів;
- Автобусний маршрут №90 довжина оборотного рейсу 58 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 3430 пасажирів;

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), протягом січня 2019 року автомобільні перевізники надали розрахунки вартості проїзду за вищевказаними автобусними маршрутами.

- Автобусний маршрут №9 ПП Зігфрід-М надали розрахунок вартості проїзду для автобусу БАЗ А079 – 12,65 грн/пас, для автобуса Mercedes Sprinter – 11,00 грн/пас;
- Автобусний маршрут №77 ТОВ ВФ Технополіс надали розрахунок вартості проїзду для автобусу Mercedes Sprinter – 12,09 грн/пас;
- Автобусний маршрут 141 ТОВ Автопарк-Дніпро надали розрахунок вартості проїзду для автобусу Mercedes Sprinter – 11,50 грн/пас;
- Автобусний маршрут №90 ТОВ С.М.І.Т. надали розрахунок вартості проїзду для автобусу Mercedes 312D – 15,33 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. – 20 млн. грн.;
- зменшення на 2 грн. – 40 млн. грн.;
- зменшення на 3 грн. – 60 млн. грн.;

За розрахунками підприємств, економічно обґрунтований тариф перевезення одного пасажира іншими міськими автобусними маршрутами загального користування, який дає можливість підтримувати інфраструктуру, на автотранспорті складає – від 8,09 до 13,06 грн.

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, запчастини та матеріали на утримування інфраструктури.

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

Таким чином, для створення умов по підвищенню якості та кількості транспортної роботи, для підвищення мобільності містян, пропонується встановити рівень вартості проїзду на рівні економічно обґрунтованого тарифу та прийняти вартість проїзду у автотранспорті – від 4 до 12 грн.

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

Штучне утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті на рівні лютого 2018 року 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.

Автопідприємствами міста Дніпро, відповідно до укладених договорів, перевезення пасажирів, яким чинним законодавством України надано право пільгового проїзду автомобільним транспортом, здійснюється на добровільній, бездотаційній основі, тобто за рахунок власної господарської діяльності. Відповідно до Закону України Про Державний бюджет України на 2020 рік кошти на компенсацію пільгових перевезень міськими автобусними маршрутами загального користування не передбачені.

За період дії 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 запчастини, 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, швидкознушуваних 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.

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 17.11.2009 № 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 підвищеннем з 01.01.2019 рівня мінімальної заробітної плати до 4173 грн., запланованим підняттям мінімальної заробітної плати з 01.01.2020 року до 4723 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	2018 рік, грн.	2019 рік, грн.	2020 рік, грн	Підвищення, %
Заробітна плата	3723,00	4173,00	4723,00	26,9
ПДФО(18%) + військовий збір(1,5%)	725,99	813,74	920,99	26,9

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 Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування» 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.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є встановлення в місті Дніпро 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 та автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності.

Метою розробки та впровадження зазначеного регуляторного акта є:

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

III. 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 перевізників на паливно-мастильні матеріали, заробітну плату, запасні частини, тощо.
Альтернатива 3	Підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня та прийняття запропонованого рішення

Оцінка впливу на сферу інтересів держави та органу місцевого самоврядування

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<p>Зменшення надходжень коштів до міського бюджету;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу;</p> <p>втрати кваліфікованих працівників підприємств через недотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>погіршення послуг з обслуговування автобусних маршрутів.</p> <p>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;</p> <p>відсутність оновлення рухомого складу перевізниками;</p>

Альтернатива 2	Відсутні	<p>Поступове зменшення надходження коштів до міського бюджету;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу;</p> <p>втрати кваліфікованих працівників підприємств через недоотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>погіршення якості послуг з обслуговування автобусних маршрутів;</p>
Альтернатива 3	<p>Збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів від сплати обов'язкових податків, збереження робочих місць, оптимізація транспортної мережі міста</p>	<p>витрати часу та матеріальних ресурсів для підготовки регуляторного акта та забезпечення виконання його вимог;</p> <p>проведення процедур з відстеження результативності його дії;</p> <p>витрати часу на опрацювання збільшеної кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду;</p> <p>підвищення розміру компенсаційних виплат за пільгові перевезення.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними	<p>погіршення технічного стану транспортних засобів;</p> <p>збільшення дорожньо-транспортних пригод;</p> <p>зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати</p>

		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 тарифів шляхом приведення їх до економічно-обґрунтованного рівня; підвищення якості надання транспортних послуг; покращення рівня безпеки руху на дорогах; 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 01.12.2019 автобусну маршрутну мережу м. Дніпро обслуговує 18 суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
----------	--------	---------	------	-------	-------

Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	-	3	15	18
Питома вага групи у загальній кількості, (%)	-	-	16,7	83,3	100

*За даними розробника проєкту регуляторного акту департамента транспорта та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<p>збитки від економічно необґрунтованих тарифів;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу підприємств;</p> <p>втрата кваліфікованих працівників внаслідок недотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>збільшення дорожньо-транспортних пригод;</p> <p>зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне технічне обслуговування транспортних засобів;</p> <p>поступове банкрутство;</p> <p>неможливість оновлення рухомого складу;</p>
Альтернатива 2	Відсутні	<p>зменшення витрат на пальне та мастило;</p> <p>відсутність коштів на оновлення парку;</p> <p>збитки від економічно необґрунтованих тарифів;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу через використання неякісного пального, мастила;</p> <p>втрата кваліфікованих працівників через недотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>збільшення дорожньо-транспортних пригод;</p>

		зменшення кількості рейсів через відсутність можливості забезпечувати транспортні засоби необхідною кількістю пального; поступове банкрутство
Альтернатива 3	<p>Підвищення продуктивності та конкуренто-спроможності господарської діяльності суб'єктів господарювання;</p> <p>отримання вигоди від здійснення діяльності з надання транспортних послуг на міських маршрутах;</p> <p>гідна оплата праці найманого персоналу;</p> <p>підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів.</p>	Витрати на провадження господарської діяльності спрямованої на забезпечення надання якісних послуг з перевезення пасажирів

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей.

*Примітка – вартість балів визначається за чотирибалльною 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 2 може привести до:

		погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення якості послуг, втрати кваліфікованих фахівців, що в свою чергу, ставить під загрозу постійне задово-лення потреб населення міста в автоперевезеннях
Альтернатива 2	2	<p>Вирішення питання за альтернативою 2 дозволить частково вирішити проблему, проте вільні коштів в міському бюджеті для покриття витрат перевізників, у зв'язку з встановленим необґрунтованим тарифом, відсутні;</p> <p>навантаження на міський бюджет є економічно невилікованим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції між автоперевізниками.</p> <p>через зменшення кількості рейсів, зменшиться рівень міської мобільності працездатного населення, що призведе до зменшення податкових надходжень до міського бюджету</p>
Альтернатива 3	3	<p>Вирішення питання за альтернативою 3 сприятиме:</p> <p>забезпечення організації стабільної роботи громадського транспорту;</p> <p>створенню умов для реалізації вимог ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», (тарифна політика на автомобільному транспорті має задовільняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження но-</p>

		вітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів)
--	--	---

Сфера інтересів	Вигоди	Витрати
Органи місцевого самоврядування	Реалізація державної політики у сфері автомобільного транспорту; покращення умов перевезення пасажирів за безпечення функціонування автобусних маршрутів у місті	Додаткових витрат не передбачається
Суб'єкти господарювання (перевізники)	Можливість здійснення перевезень пасажирів за економічно - обґрунтованими тарифами; можливість проведення належних та своєчасних ремонтів транспортних засобів; досягнення сталих економічних умов роботи; задоволення підприємницького інтересу	Витрати на оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду
Громадяни	Підвищення якості надання транспортних послуг; покращення рівня безпеки руху на дорогах	Збільшення витрат на проїзд на соціально значущих маршрутах та на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесені до державного (регіонального) замовлення за одну поїздку за одного пасажира від 4,50 до 12 грн.

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

<i>Категорія впливу</i>	<i>Відповідь</i>
1	2
A. Обмежує кількість або звужує коло постачальників. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Hi
1. Надає суб'єкту господарювання виключні права на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування	Hi
2. Запроваджує режим ліцензування, надання дозволу або вимогу погодження підприємницької діяльності з органами влади	Hi
3. Обмежує здатність окремих категорій підприємців постачати товари чи надавати послуги (звужує коло учасників ринку)	Hi
4. Значно підвищує вартість входження в ринок або виходу з нього	Hi
5. Створює географічний бар'єр для постачання товарів, виконання робіт, надання послуг або інвестицій	Hi
B. Обмежує здатність постачальників конкурувати. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Hi
1. Обмежує здатність підприємців визначати ціни на товари та послуги	Hi
2. Обмежує можливість постачальників рекламиувати або здійснювати маркетинг товарів чи послуг	Hi
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	Hi
4. Суттєво збільшує витрати окремих суб'єктів підприємництва порівняно з іншими (зокрема внаслідок дискримінаційного ставлення до діючих та нових учасників ринку)	
1	2
B. Зменшує мотивацію постачальників до активної конкуренції. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Hi
1. Запроваджує режим саморегулювання або спільногорегулювання	Hi
2. Вимагає або заоочує публікувати інформацію про обсяги виробництва чи реалізацію, ціни та витрати підприємств	Hi
G. Обмежує вибір та доступ споживачів до необхідної інформації. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Hi

1. Обмежує здатність споживачів вирішувати в кого купувати товар	Hi
2. Знижує мобільність споживачів унаслідок підвищення прямих або непрямих витрат на заміну постачальника	Hi
3. Суттєво обмежує чи змінює інформацію, необхідну для ухвалення раціонального рішення щодо придбання чи продажу товарів	Hi

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 Дніпро.

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 способом 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 граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування».

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:

- на соціально значущих маршрутах у звичайному режимі руху – 4,50 грн.;
- на автобусних маршрутах загального користування, що обслуговуються у звичайному режимі руху, які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 8 грн.
- на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міському автобусному маршруті загального користування № 9, що обслуговується у звичайному режимі руху, який не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 9 грн.
- на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування № 77 та № 141, що обслуговуються у

звичайному режимі руху, які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 11 грн.

- на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міському автобусному маршруті загального користування № 90, що обслуговується у звичайному режимі руху, який не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 12 грн.,

департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради створює умови для отримання вигоди від надання транспортних послуг з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі, та забезпечує захист інтересів пасажирів від необґрунтованого збільшення вартості проїзду, в подальшому контролює вартість перевезень яку суб'ект господарювання – перевізник не може перевищувати. Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми й ґрунтуються на загальнообов'язковому виконанні всіма учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів та багажу на автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпро.

Рішення виконавчого комітету Дніпровської 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 – департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Посадовими обов'язками спеціалістів департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської 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. Дніпрі.

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 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 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. Позитивно на дію даного рішення може вплинути економічне зростання в країні.

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

Розробка проекту регуляторного акта передбачає виконання усіх процедур, встановлених регуляторним законодавством та здійснюється відповідно до планів діяльності Дніпровської міської ради та її виконавчого комітету з підготовки проєктів регуляторних актів на 2019 та 2020 роки.

Бюджетні витрати на адміністрування

Заробітна плата розробника регуляторного акта за 1 годину становить 75,68 грн.

№ п/п	Процедура регулювання суб'єктів малого та мікро підприємництва	Планові витрати часу на процедуру, години	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) грн./година	Оцінка кількості процедур за рік	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), грн

1	Підготовка, організація обговорення та надання на затвердження виконавчого комітету Дніпровської міської ради проєкту регуляторного акта	70,00	75,68	4	5297,6
2	Проведення процедур з перевірки результативності дій регуляторного акта	20,00	75,68	1	1513,6
3	Внесення відповідних змін до договірів	10	75,68	1	756,8
4	Внесення відповідних змін до паспортів маршрутів	60	75,68	1	4540,8
5	Разом за рік*				12108,8
6	Сумарно за два роки				24217,6

* 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.

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, 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 регуляторний акт буде переглянуто 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 Дніпровської міської ради <https://dniprorada.gov.ua> - у розділі «Регуляторна політика» та у місцевій газеті «Наше Місто».

VIII. Визначення показників результативності акта

Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

Показники результативності

Показник	2019 рік (факт)	2 роки (очікува- не)
Кількісні:		
Кількість діючих міських автобусних маршрутів	123	110
Обсяг робіт з капітального ремонту рухомого складу (%)	40	100
Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах	1601	1100
Середня пасажиромісткість автобусів на міських автобусних маршрутах загального користування	24,0	30,0
Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг	400	600
Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах загального користування (млн. грн.)	22,0	56,0
Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься регуляторний акт	18	20
Якісні (у бальній системі в межах розділу IV)		
Показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо)	2	3
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання, (%)	100	100

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 здійснюватись через рік після впровадження регуляторного акта.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватись через три роки з моменту проведення та публікування повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Відстеження результативності дії вищезазначеного акта будуть здійснюватись департаментом транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської 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.

Проект регуляторного акта та аналізу регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Дніпровської міської ради у меню «Регуляторна політика».

Зворотний зв'язок:

поштова адреса: місто Дніпро, проспект Дмитра Яворницького, 75, к.719,

- Лещенко Олександр Миколайович - Заступник директора департаменту-начальник управління транспорту, 745-06-81, dniproavto@ukr.net

Директор департаменту транспорту
та транспортної інфраструктури
Дніпровської міської ради

I. I. Маковцев

ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та детального переліку процедур, виконання яких необхідне для здійснення регулювання, заплановані с 17.12.2019 по 23.12.2019.

№ п/п	Вид консультацій	Кількість учасників осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робоча нарада з питань встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування. Протокол наради від 23.12.2019р. додається	18	Визначення оптимального розміру нового тарифу на послуги з пасажирських перевезень

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів мікро та малого підприємництва:

- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання: 19 одиниць, питома вага яких складає 100%.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого та мікро підприємництва на виконання вимог регулювання.

Маршрутна мережа міста складається із 123 автобусних маршрутів, які обслуговує 1556 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 5 грн. (новлення в салонах транспортних засобів інформацію про зміну вартості проїзду).

№ п/п	Витрати	За перший рік	За два роки
1	Витрати на оборотні активи (5 грн.*1601 автобус = 8005 грн.)	8005,00	16 010,00
Разом витрат		8005,00	16 010,00

4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого 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.

Строк, який займають усі етапи прийняття регуляторного акта здійснюється відповідно до вимог Закону України від 11.09.2003 № 1160-IV «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 ід 16.12.2015 № 1151).

№ п/п	Процедура регулювання суб'єктів малого та мікро підприємництва	Планові витрати часу на процедуру, (години)	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) грн./година)	Оцінка кількості процедур за рік	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), грн	Витрати на адміністрування регулювання (за 2 роки), грн
1	Підготовка, організація обговорення та надання на затвердження виконавчого комітету Дніпровської міської ради проекту регуляторного акта	70	75,68	1	5297,6	10595,2
2	Проведення процедур з перевірки результативності дії регуляторного акта	20	75,68	1	1513,6	3027,2
3	Внесення відповідних змін до договрів, в частині вартості проїзду	10	75,68	1	756,8	1513,6
4	Внесення відповідних змін до	60	75,68	1	4540,8	9081,6

	паспортів маршрутів				
5	Разом за рік*		12108,8	24217,6	
*	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 спеціаліста департаменту транспорту та транспортної інфраструктури передбачено здійснення на вищеведеної зазначеної діяльності, тобто додаткових витрат на адміністрування регулювання не передбачається.

5. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого та мікро підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання.

№ п/п	Показник	Перший рік регулювання, грн.	За два роки, грн.
1	Сумарні витрати суб'єктів малого та мікро підприємництва на виконання запланованого регулювання	8005,00	16010,00
2	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого та мікро підприємництва	12108,8	24217,6
3	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання (рядки 1+2)	20113,8	40227,6

6. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання.

Для суб'єктів підприємництва, що працюють в транспортній галузі, коригуючим (пом'якшувальним) заходом є можливість коригування тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування, розрахунок яких виконано відповідно Методики, що створить умови для захисту автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності, його коригування в спосіб, визначений чинним законодавством України.

Директор департаменту транспорту
та транспортної інфраструктури
Дніпровської міської ради

I. I. Маковцев