

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 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 від 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. Дніпра, триває перехід з маломісного транспорту до автобусів великої місткості, з метою поліпшення якості та комфортності пасажирських перевезень.

Так за період з серпня 2019 року по квітень 2021 року інвестиції тільки на оновлення рухомого складу автопідприємствами, що обслуговують міські автобусні маршрути загального користування, витрачено понад 400 млн грн, придбано 350 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 Дніпрі працюють 15 автопідприємств 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 встановлено електронні інформаційні табло, а на автобуси встановлено прилади 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 Дніпра, 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 № 77 довжина оборотного рейсу 48 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 7600 пасажирів;
- автобусний маршрут № 141 довжина оборотного рейсу 54 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 9216 пасажирів;
- автобусний маршрут № 90 довжина оборотного рейсу 58 км, коефіцієнт змінності пасажиромісткості на маршруті 1,0, перевозить в середньому 5400 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 березня-квітня 2021 року автомобільні перевізники надали розрахунки вартості проїзду:

- автобусний маршрут № 77 ТОВ ВФ Технополіс – 15,54 грн/пас;
- автобусний маршрут № 141 ТОВ Автопарк-Дніпро – 13,79 грн/пас;
- автобусний маршрут № 90 ТОВ С.М.І.Т.– 20,05 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 пасажирів іншими міськими автобусними маршрутами

загального користування, який дає можливість підтримувати інфраструктуру, на автотранспорті складає – від 10,06 до 20,05 грн. Таким чином, на сьогодні тариф має становити до 20,00 грн. Разом з тим, ураховуючи соціально-економічне становище мешканців міста, з метою підтримки соціально не захищених верств населення, проектом регуляторного акта планується встановити граничний тариф 10,00 грн, а на окремих маршрутах (№ № 77, 90, 141) до 14.00 грн.

Обмеження передбачені Постановою Кабінету Міністрів України «Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-19» № 1236 від 09.12.2020 в частині запровадження на період дії карантину обмежувальних протиепідемічних заходів, а саме: заборона здійснення регулярних та нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом, зокрема перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах у режимі маршрутного таксі, в електричному (трамвай, тролейбус), залізничному транспорті, у міському, приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученні, в кількості більшій, ніж кількість місць для сидіння, що передбачена технічною характеристикою транспортного засобу і визначена в реєстраційних документах на такий транспортний засіб, суттєво вплинуло на фінансово-господарську діяльність автомобільних перевізників.

Щорічно за рахунок бюджету територіальної громади м. Дніпра здійснюються Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян, яким відповідно до діючого законодавства забезпечується пільговий проїзд у міському пасажирському транспорті загального користування, здійснюється автотранспортним підприємствам що обслуговують міські автобусні маршрути загального користування у разі прийняття регуляторного акта, буде збільшено обсяги зазначених виплат.

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 наразі 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 6,5 грн до 14 грн

На сьогодні у місті діють тарифи встановлені регуляторним актом - рішенням виконкому Дніпровської міської ради від 18.06.2019 № 619 «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі», зі змінами, (далі – рішення від 18.06.2019 № 619), які 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 2020 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 Дніпра, 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 2021 рік кошти на компенсацію пільгових перевезень міськими автобусними маршрутами загального користування не передбачені.

На цей час автопідприємствам здійснюється часткова компенсація збитків за перевезення пасажирів пільгових категорій за рахунок міського бюджету в рамках бюджетних асигнувань.

За період дії рішення від 18.06.2019 № 619 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, 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.

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 підвищенням з 01.01.2021 рівня мінімальної заробітної плати до 6000 грн, запланованим підняттям мінімальної заробітної плати з 01.12.2021 року до 6500 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 з вимогами чинного законодавства, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд в міському транспорті.

Показники	2019 рік, грн	2020 рік, грн	2021 рік, грн	Підвищення, %
Мінімальна заробітна плата	4173,0	5000,0	6000,0	43,7
ПДФО(18%) + військовий збір(1,5%)	813,74	975,0	1170,0	43,7

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.

Ураховуючи вищенаведене департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради (далі – розробник) підготував проєкт 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 у м. Дніпрі» (далі-проєкт РА), що надасть 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.

Проблема не може бути розв'язана за допомогою діючого регуляторного акту рішення від 18.06.2019 № 619, тому що діючий тариф на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах не покриває витрати на такі перевезення.

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.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є перегляд тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування в місті Дніпрі і приведення його до економічно обгрунтованого, ураховуючи фінансову спроможність автомобільних перевізників та громадян міста, а також збереження ефективного функціонування міського пасажирського транспорту.

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.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження діючих тарифів, установлених рішенням від 18.06.2019 № 619 «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі»
Альтернатива 2	Підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня та прийняття запропонованого проєкту РА.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

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 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; відсутність оновлення рухомого складу перевізниками;
Альтернатива 2	Збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів від сплати обов'язкових податків, збереження робочих місць, оптимізація транспортної мережі міста	витрати часу на опрацювання збільшеної кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду; підвищення розміру компенсаційних виплат за пільгові перевезення міських автобусних маршрутах.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаються 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	Підвищення якості надання транспортних послуг;	Збільшення витрат для громадян за транспортні послуги

	покращення рівня безпеки руху на дорогах; оновлення рухомого складу транспортних засобів;	
--	--	--

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 01.04.2021 автобусну маршрутну мережу м. Дніпра обслуговує 15 суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	—	—	3	12	15
Питома вага групи у загальній кількості, (%)	—	—	16,7	83,3	100

*За даними розробника проекту регуляторного акту департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	збитки від економічно необґрунтованих тарифів; погіршення технічного стану рухомого складу підприємств; втрата кваліфікованих працівників внаслідок недотримання належного рівня оплати праці; збільшення дорожньо-транспортних пригод; зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне технічне обслуговування транспортних засобів; поступове банкрутство;

		неможливість оновлення рухомого складу;
Альтернатива 2	Підвищення продуктивності та конкуренто-спроможності господарської діяльності суб'єктів господарювання; отримання прибутку від здійснення діяльності з надання транспортних послуг на міських маршрутах; гарантована оплата праці найманого персоналу на законодавчо визначеному рівні; підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів за рахунок поліпшення технічного стану рухомого складу (автобусів)	Витрати на провадження господарської діяльності спрямованої на забезпечення надання якісних послуг з перевезення пасажирів

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва стосовно предмету регулювання не проводилась тому, що такі суб'єкти господарчої діяльності відсутні на ринку цих послуг.

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 призвести до: 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	3	Вирішення питання за альтернативою 3 сприятиме: забезпеченню організації стабільної роботи громадського транспорту; створенню умов для реалізації вимог ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», (тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Відсутність додаткових витрат для пасажирів.	Передбачення збільшення компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських	Даний спосіб не є прийнятним для використання в межах сьогоднішньої складної ситуації на ринку пасажирських

		автобусних маршрутах загального користування. Додаткове фінансове навантаження на перевізників, погіршення якості надання транспортних послуг.	перевезень та відсутності державної підтримки.
Альтернатива 2	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
Альтернатива 1	Не є прийнятною, адже не вирішує проблему.	-
Альтернатива 2	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.

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

Категорія впливу:	Відповідь
А. Обмежує кількість або звужує коло постачальників Такий наслідок може мати місце, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Надає суб'єкту господарювання виключні права на поставку товарів чи послуг;	Ні
2. Запроваджує режим ліцензування, надання дозволу або вимогу погодження підприємницької діяльності із органами влади;	
3. Обмежує здатність окремих категорій підприємців постачати товари чи надавати 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 товарів, виконання робіт, надання послуг або інвестицій.	Ні
Б. Обмежує здатність постачальників конкурувати Такий наслідок може мати місце, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Обмежує здатність підприємців визначати ціни на товари та послуги;	Ні
2. Обмежує можливості постачальників рекламувати або здійснювати маркетинг їх товарів чи послуг;	Ні
3. Встановлює 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 підприємств порівняно з іншими (зокрема, внаслідок дискримінаційного ставлення до діючих та нових учасників ринку).	Ні
В. Зменшує мотивацію постачальників до активної конкуренції Такий наслідок може мати місце, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Запроваджує режим саморегулювання або спільного регулювання;	Ні
2. Вимагає або заохочує публікувати інформацію про обсяги виробництва чи реалізації, ціни та витрати підприємств;	Ні
Г. Обмежує вибір та доступ споживачів до необхідної інформації Такий наслідок може мати місце, якщо регуляторна пропозиція:	

Обмежує здатність споживачів вирішувати, у кого купувати отримувати послугу;	Ні
2. Знижує мобільність споживачів внаслідок підвищення прямих або непрямих витрат на заміну постачальника;	Ні
3. Суттєво обмежує чи змінює інформацію, необхідну для прийняття раціонального рішення щодо отримання послуги.	Ні

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

Механізмом розв'язання проблеми є підготовка проекту РА для приведення тарифу до економічно обґрунтованого рівня

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

Відповідно до проекту РА встановлюються граничні тарифи на послуги з перевезення пасажирів та багажу:

- на соціально значущих маршрутах у звичайному режимі руху – 6,50 грн;
- на автобусних маршрутах загального користування, що обслуговуються у звичайному режимі руху, які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 10,0 грн;
- на міських автобусних маршрутах загального користування № 77 та № 141, що обслуговуються у звичайному режимі руху, які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 13 грн;
- на міському автобусному маршруті загального користування № 90, що обслуговується у звичайному режимі руху, який не віднесено до державного (регіонального) замовлення, – 14 грн;

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 розробку проектів законодавчих і нормативних актів, державних програм, що належить до їх компетенції, а також контроль процесів реалізації державної політики, виконання законодавчих і нормативних актів, розпоряджень і наказів міністерств

та інших центральних органів виконавчої влади у межах затверджених посадових обов'язків, тобто додаткові витрати на адміністрування регулювання відсутні.

Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання малого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наведено в М-тесті (додається).

Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта не проводилось тому, що вони відсутні на ринку цих послуг.

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.

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.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

Показники результативності

Показник	2020 (факт)	2021 рік (очікуване)	2 роки (прогноз)
Кількісні:			
Кількість діючих міських автобусних маршрутів загального користування, одиниць	123	123	110
Обсяг робіт з капітального ремонту рухомого складу (%)	30	40	80
Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, одиниць	1600	1395	1100

Середня пасажиромісткість автобусів на міських автобусних маршрутах загального користування, пасажирів	24	24	35
Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах загального користування, млн грн	26,0	27,0	56,0
Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься регуляторний акт	18	15	20
Кількість звернень громадян на якість надання відповідних послуг (од.)	400	300	200
Якісні (у бальній системі в межах розділу IV)			
Рівень якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо)	2	2	3
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та мешканців міста	4	4	4

*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).

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання чинності регуляторного акта 01.05.2021 по 22.05.2021.

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

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

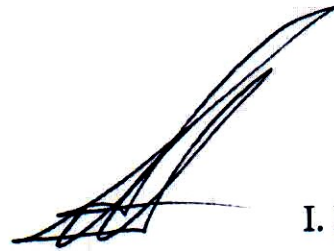
Відстеження результативності дії вищезазначеного акта будуть здійснюватись департаментом транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради шляхом аналізу статистичних даних та збору якісних показників.

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 вебсайті Дніпровської міської ради у меню «Регуляторна політика».

Зворотний зв'язок: відповідальна особа Лещенко Олександр Миколайович – заступник директора департаменту-начальник управління транспорту контактний номер телефону 745 06 81, admintrans@dniprorada.gov.ua; поштова адреса: вул. Воскресенська, 44 А, м. Дніпро.

Директор департаменту транспорту
та транспортної інфраструктури
Дніпровської міської ради



І. І. Маковцев

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 необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником з 15.03.2021 по 22.03.2021.

№ 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 15.03.2021 додається.	15	Отримано інформацію про порядок підготовки та прийняття рішення, економічну діяльність підприємств-перевізників, що займаються перевезеннями пасажирів, можливість перевезень за запропонованим тарифом. Визначено оптимальний розмір нового тарифу на послуги з пасажирських перевезень
2	Проведено обговорення з представниками громадськості та зацікавлених представників суб'єктів мікро та малого підприємництва. 22.05.2021 об 11.00 на базі автотранспортного підприємства Товариства з обмеженою відповідальністю «Автотранссервіс») за адресою: вул. Академіка Белелюбського, 5 Б, м. Дніпро.	53	Досягнуто домовленості між представниками громадськості організацій та зацікавлених представників суб'єктів мікро та малого підприємництва стосовно питання визначення оптимального розміру нового тарифу на послуги з пасажирських перевезень. Обговорено витрати суб'єктів малого підприємництва на запропоноване регулювання.

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

- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання: 15 одиниць, з яких малого підприємництва 3 од. та мікропідприємств 12 одиниць

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

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1.	Друк оголошення про підвищення тарифу (1 оголошення на 1 автобус. (5 грн х 8* автобус = 40 грн* (Розрахунок здійснено для одного об'єкта господарювання)	40	0	40
2.	Внесення змін до паспорту маршруту: – друк аркушів додатків до паспорту 3 арк. х 2 грн (вартість друку одного аркуша) х 3 примірника = 18 грн 8* = 144 (Розрахунок здійснено для одного об'єкта господарювання)	144	0	144
Інші процедури (уточнити):				
3.	Інформування найманих працівників щодо зміни умов надання послуг пасажирського автотранспорту, з урахуванням, нового встановленого тарифу. Проведення наради. 0,5 х 125 х 8* = 497,6 грн	497,6	0	497,6

	(Вартість години робочого час адміністративного працівника складає 125 грн Тривалість наради 0,5 години.)			
	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3)	681,6	0	0

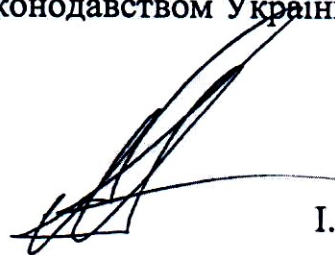
*Для розрахунку розміру витрат узято середній показник між кількістю суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта та кількості маршрутів, а саме: 123 (маршрути) / 15 автомобільних перевізників = 8,2, показник математичним шляхом округлено до 8.

4. Державне регулювання рішення не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган, який несе витрати пов'язані з розробкою регуляторного акта, який займається контролем за його виконанням, 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 розробку проектів законодавчих і нормативних актів, державних програм, що належить до їх компетенції, а також контроль процесів реалізації державної політики, виконання законодавчих і нормативних актів, розпоряджень і наказів міністерств та інших центральних органів виконавчої влади у межах затверджених посадових обов'язків, тобто додаткових витрат на адміністрування регулювання не передбачається. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва для не передбачено.

5. Для суб'єктів підприємництва, що обслуговують міські автобусні маршрути загального користування у м. Дніпрі, коригуючим (пом'якшувальним) заходом є можливість отримання 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



І. І. Маковцев