**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проекту регуляторного акта — проект рішення виконавчого комітету Покровської міської ради Дніпропетровської області “Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в місті Покров”**

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

 **I. Визначення проблеми**

 Ефективне функціювання громадського транспорту є однією з головних умов комфортного проживання населення та соціально-економічного розвитку міста.

 Транспортне забезпечення Покровської міської територіальної громади виконується автомобільним транспортом на установлених автобусних маршрутах загального користування. 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 громади, для держави – це надходження додаткових коштів до місцевого бюджету, утримання та створення нових робочих місць. Вартість проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування складає 6,00 грн. та 7,00 грн., згідно рішення виконавчого комітету Покровської міської ради від 13 грудня 2018 року № 514 із змінами.

 Для забезпечення надання послуг пасажирських перевезень, що є однією з вимог сучасних стандартів життя, у громаді станом на 01.07.2021 року працює 3 автопідприємства на 8 міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху. Щомісячно на міських автобусних маршрутах загального користування перевозиться понад 115 тис. пасажирів.

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

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

 Відповідно до “Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта” затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року №308 (далі по тексту Методики проведення аналізу впливу), Закону України “Про автомобільний транспорт” тарифна політика повинна забезпечувати баланс між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання, а також задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту та стимулювати впровадження новітніх технологій.

 Механізмом формування вартості проїзду пасажирів є проведення розрахунку з визначення розміру тарифу за “Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту” затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 року № 1175 (далі по тексту Методики розрахунку тарифів). Відповідно до даної методики автомобільні перевізники надали розрахунки вартості проїзду на міських автобусних маршрутах загального користування станом на 30.06.2021:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Назва маршруту | Вартість проїзду пасажирів, грн | Перевізник |
| 1 | Маршрут №1“36-й мікрорайон – Підгірна” | 8,159 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 2 | Маршрут №1А"Вул. Чайкіної Лізи – с.Шолохове" | 8,142 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 3 | Маршрут №3“вул. Пушкіна — с. Первізькі Хутори” | 9,018 | ПП “Зігфрід-М” м.Дніпро |
| 4 | Маршрут №4“вул. Пушкіна — с. Гірницьке” | 9,131 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 5 | Маршрут №6“35-й мікрорайон — вул.Шевченка” | 8,138 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 6 | Маршрут №9“35-й мікрорайон – Шахта №22” | 8,106 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 7 | Маршрут №9А “35-й мікрорайон — Шахта №22 через вул. Г. Середи” | 8,127 | ТОВ ВКП “Мотодор”м.Нікополь |
| 8 | Маршрут №13“вул. Пушкіна — с. Чортомлик” | 8,120 | ПП “Зігфрід-М” м.Дніпро |

 На теперішній час вартість проїзду пасажирів є не оптимальною до економічно обґрунтованого рівня так як не відповідає собівартості надання послуг з пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального використання (далі по тексту пасажирських перевезень) у зв'язку з настанням наступних факторів:

- зростанням вартості запчастин, витратних та паливно-мастильних матеріалів;

- зростання цін на оренду приміщень, територій;

* зростанням розміру мінімальної заробітної плати до 6000,00 грн. (з 01.01.2021 р.);
* зростанням цін на електроенергію, теплоенергію, отримання послуг від сторонніх організацій;
* зниженням пасажиропотоку внаслідок введення обмежень Постановою КМУ від 9 грудня 2020 року №1236 “Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2”.

 Невідповідність собівартості послуг з перевезень до вартості проїзду пасажирів — це проблема, яка ставить під загрозу стабільність забезпечення населення послугами з пасажирських перевезень і призводить до:

* незадовільного технічного стану автобусів;
* зниження регулярності виходу на лінії;
* відсутність водіїв та технічних працівників високої кваліфікації.

 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.

 У випадку не вирішення проблеми негативним наслідком настане подальший фізичний знос основних транспортних засобів автопідприємств, що зможуть призвести до зниження безпеки руху і якості надання послуг з пасажирських перевезень.

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

 Діючі тарифи лише частково покривають собівартість витрат на забезпечення діяльності підприємств - перевізників з обслуговування міських автобусних маршрутів загального користування в межах Покровської міської територіальної громади.

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

 У 2020 році на відшкодування компенсаційних виплат за пільговий проїзд перевізникам з місцевого бюджету відшкодовано 2 551 436,26 грн.

 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.

 Таким чином, для створення умов по підвищенню якості та кількості транспортної роботи, для підвищення мобільності містян, пропонується встановити рівень вартості проїзду у автотранспорті на наступному рівні:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Назва маршруту | Вартість проїзду пасажирів | Перевізник |
| 1 | Маршрут №1“36-й мікрорайон – Підгірна” | 8,00 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 2 | Маршрут №1А"Вул. Чайкіної Лізи – с.Шолохове" | 8,00 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 3 | Маршрут №3“вул. Пушкіна — с. Первізькі Хутори” | 9,00 | ПП “Зігфрід-М” м.Дніпро |
| 4 | Маршрут №4“вул. Пушкіна — с. Гірницьке” | 9,00 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 5 | Маршрут №6“35-й мікрорайон — вул.Шевченка” | 8,00 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 6 | Маршрут №9“35-й мікрорайон – Шахта №22” | 8,00 | ТОВ АТП “Орджонікідзе Транс Сервіс” |
| 7 | Маршрут №9А “35-й мікрорайон — Шахта №22 через вул. Г. Середи” | 8,00 | ТОВ ВКП “Мотодор”м.Нікополь |
| 8 | Маршрут №13“вул. Пушкіна — с. Чортомлик” | 8,00 | ПП “Зігфрід-М” м.Дніпро |

 **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 року рівня мінімальної заробітної плати до 6000 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 | 2019 рік, грн. | 2020 рік, грн. | 2021 рік, грн | Підвищення, % |
| Заробітна плата | 4173.00 | 4723.00 | 6000.00 | 27.04 |
| ПДФО(18%) + військовий збір(1,5%) | 813.74 | 920.99 | 1170.00 | 27.04 |

 При діючих тарифах, у зв’язку зі збільшенням мінімальної заробітної плати, значним подорожчанням паливно-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 Покровської міської ради Дніпропетровської області “Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в місті Покров” дасть можливість суб’єктам господарювання – перевізникам здійснювати діяльність з надання транспортних послуг територіальній громаді міста з мінімальними збитками, що в свою чергу надасть можливість:

* органу місцевого самоврядування створення умов для ефективного функціювання громадського транспорту і його розвитку;
* населенню отримувати стабільні, якісні та безпечні послуги пасажирських перевезень;
* автопідприємствам спрямувати кошти на підвищення рівня якості та безпеки надання послуг з пасажирських перевезень: впровадження новітніх технологій, залучати до роботи сучасні автомобільні транспортні засоби для належного виконання графіків руху автобусів міськими маршрутами загального користування.

 Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни | + |  |
| Держава | + |  |
| Суб’єкти господарювання,у тому числі суб’єкти малого підприємництва | + |  |

 Проблема невідповідності вартості проїзду пасажирами до собівартості надання послуг з перевезення пасажирів не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки постійно змінюються умови економічної діяльності підприємств. Впровадження даного регулювання є доцільним у зв’язку з тим, що інших альтернатив розв’язання проблеми не існує

 **II. Цілі державного регулювання**

 Проект регуляторного акта спрямований на приведення до відповідності вартості проїзду пасажирів автобусними маршрутами загального користування, забезпечуючи:

* стабільне, якісне та безпечне транспортне обслуговування населення міськими автобусними маршрутами загального користування;
* баланс інтересів пасажирів, підприємств-перевізників та органу місцевого самоврядування;
* підтримання сталої роботи транспортної галузі;
* зменшення соціальної напруги серед населення, спричиненої нестабільними показниками у роботі громадського транспорту.

 Запровадження даного регуляторного акта — встановлення економічно обґрунтованої вартості проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що має задовольнити підприємницький інтерес, забезпечити збільшення ефективності використання та розвиток автомобільного громадського транспорту.

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

 1. Визначення альтернативних способів:

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1:*Збереження існуючої вартості проїзду пасажирів* | Збереження вартості проїзду пасажирів — 6,00 грн. та 7,00 грн., в залежності від міського автобусного маршруту загального користування |
| Альтернатива 2:*Надання перевізникам компенсації на покриття витрат, що не відшкодовані вартістю проїзду пасажирів* | Передбачить в бюджеті міської територіальної громади кошти підприємствам-перевізникам на покриття різниці до економічно обґрунтованого рівня вартості проїзду пасажирів |
| Альтернатива 3:*Впровадження виконавчим комітетом Покровської міської ради Дніпропетровської області регуляторного акта, щодо встановлення вартості проїзду пасажирів відповідно до Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”* | Рішенням виконавчого комітету Покровської міської ради Дніпропетровської області “Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в місті Покров” встановити вартість проїзду пасажирів, що відповідає економічно обґрунтованому рівню вартості проїзду та у відповідності вимогам і процедур встановлених Законом України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” |

 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

 Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні з причин настання негативних наслідків не вирішеної проблеми невідповідності вартості проїзду пасажирів | Погіршення фінансового становища автопідприємств; зростання загального рівня напруги серед перевізників / пасажирів; можливе припинення функціювання громадського автотранспорту, втрати кваліфікованих працівників підприємств через недотримання належного рівня оплати праці; 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 | Не змінні витрати пасажирів на проїзд. Ефективне функціювання громадського транспорту | Призведе до перерозподілу бюджету за рахунок інших галузей — освіти, житлово-комунального господарства, соціальної сфери, тощо. |
| Альтернатива 3 | Покриття розрахункових витрат;Ефективне функціювання громадського транспорту | Не однозначне ставлення громадян на підвищення вартості проїзду. |

 Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні з причин настання негативних наслідків не вирішеної проблеми щодо економічно обґрунтованої вартості проїзду пасажирів | Погіршення якості послуг з пасажирських перевезень та безпеки проїзду пасажирів у громадському транспорті, не стабільність виконання графіків руху тощо призведе до вимушеного використання послуг таксі |
| Альтернатива 2 | Не змінні витрати пасажирів на проїзд.Отримання послуг з перевезення громадським транспортом в належній якості | Створення напруги у видатковій частині міського бюджету — перерозподіл видатків за рахунок інших галузей: освіти, житлово-комунального господарства, соціальної сфери, тощо. |
| Альтернатива 3 | Отримання послуг з перевезення громадським транспортом в належній якості | Не значне збільшення витрат на проїзд громадським транспортом в порівнянні з вартістю таксі |

 Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні з причин настання негативних наслідків не вирішеної проблеми щодо економічно обґрунтованої вартості проїзду пасажирів | Погіршення технічного стану рухомого складу;Відтік кваліфікованих водіїв з підприємств;Виникнення заборгованості по сплаті обов’язкових податків та платежів;Зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне технічне обслуговування транспортних засобів;Припинення функціювання автопідприємств |
| Альтернатива 2 | Покриття розрахункових витрат;Покращення технічного стану автотранспортного парку;Підвищення якості надання послуг | Впровадження новітніх технологій перевезень;Залучати до роботи сучасні транспортні засоби |
| Альтернатива 3 | Покриття розрахункових витрат;Покращення рівня транспортного обслуговування населення, шляхом забезпечення високої регулярності руху та забезпечення належного технічного стану рухомого складу | Витрати на провадження господарської діяльності спрямованої на забезпечення надання якісних послуг з перевезення пасажирів.Залучати до роботи сучасні транспортні засоби |

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

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 (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєннявідповідного бала |
| Альтернатива 1 | 1 | Збереження діючих тарифів вартості проїзду пасажирів призведе до настання негативних наслідків не вирішеної проблеми щодо економічно обґрунтованої вартості проїзду пасажирів |
| Альтернатива 2 | 1 | Є економічно не виправданим через створення напруги у видатковій частині міського бюджету |
| Альтернатива 3 | 3 | Збільшення тарифів вартості проїзду пасажирів у громадському автотранспорті тимчасово зменшить проблематику, важливі та критичні аспекти, що впливають залишаться не вирішеними: не стабільний курс гривні до іноземних валют впливає на вартість запасних частин, палива тощо; дія запроваджених обмежувальних протиепідемічних заходів на період загальноукраїнського карантину |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати(підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| 1 (Альтернатива 1) | Відсутні з причин настання негативних наслідків не вирішеної проблеми щодо економічно обґрунтованої вартості проїзду пасажирів | Поступове погіршення якості та безпеки послуг з пасажирських перевезень до повного або часткового припинення роботи автотранспортних підприємств, що призведе до зменшення кількості робочих місць, зменшення надходжень до міського бюджету | Даний спосіб не є прийнятним для використання з причини можливого припинення функціювання громадського автотранспорту |
| 1(Альтернатива 2) | Збереження вартості проїзду | Додаткові витрати бюджету | Даний спосіб не є прийнятним для використання в межах сьогоднішньої складної економічної ситуації. |
| 3(Альтернатива 3) | Ефективне функціювання громадського транспорту | Збільшення витрат на 1 грн за поїздку на міських автобусних маршрутах | Велика кількість вигод порівняно з незначним підвищенням вартості проїзду пасажирів, підвищення якості надання транспортних послуг;покращення рівня безпеки руху на дорогах. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи /причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| 3 (Альтернатива 3) | Дія регуляторного акту, що пропонується проектом рішення виконавчого комітету Покровської міської ради тимчасово вирішить проблему, але є найбільш ефективним способом вирішення. Актуальність дії даного рішення напряму залежить від економічної ситуації в Україні. | На дію регуляторного акту, що пропонується проектом рішення виконавчого комітету Покровської міської ради впливатиме економічна ситуація в Україні, дії протиепідемічних заходів тощо, відповідно запропоновані тарифи вартості проїзду пасажирів стануть не оптимальними до економічно обґрунтованого рівня через деякий час |
| 1(Альтернатива 2) | Навантаження на міський бюджет.У разі відсутності фінансування з міського бюджету ситуація залишиться без змін. | Х |
| 1(Альтернатива 1) | Ситуація поступово погіршиться, можливе припинення функціювання громадського автотранспорту. | Х |

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

 Механізмом розв’язання проблеми є прийняття регуляторного акта — рішення виконавчого комітету Покровської міської ради Дніпропетровської області “Про встановлення вартості проїзду пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в місті Покров”.

 Таким чином, для підвищення якості та безпеки надання автотранспортних послуг з перевезення пасажирів організатор перевезень надасть умови розвитку конкуренції між автоперевізниками, використовуючи сучасні транспортні засоби.

 Розв’язання проблеми визначеної у першому розділі Аналізу регуляторного впливу, буде здійснюватися за допомогою наступних механізмів:

1. Механізм нормотворчої діяльності органів місцевого самоврядування: підготовка відповідного проекту рішення виконавчого комітету Покровської міської ради Дніпропетровської області із застосуванням визначених Законом України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” процедур, прийняття рішення та його оприлюднення (набрання чинності);
2. Механізм регулювання сфери відносин між виконавчим комітетом Покровської міської ради Дніпропетровської області та підприємствами-перевізниками;
3. Механізм взаємодії із територіальною громадою (забезпечить належний доступ інформації про регуляторний акт; сприятиме достатньому рівню обізнаності щодо положень пропонованого регуляторного акта);
4. Механізм контролю (забезпечить належне виконання вимог регуляторного акта).

 Запропонований проект регуляторного акту відповідає наступним принципам державної регуляторної політики, а саме:

* Доцільності — врегулювання питання щодо розрахунку тарифу на послуги пасажирського автомобільного транспорту у відповідності до вимог Наказу Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 року №1175 “Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту”;
* Ефективності — запровадження даного регуляторного акту надасть змогу реалізувати право, відповідно до Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”;
* Прозорості — даний проект регуляторного акта підлягає оприлюдненню на офіційному сайті Покровської міської ради Дніпропетровської області та місцевій друкованій газеті;
* Врахування громадської думки — протягом місяця з дня опублікування є можливість направляти свої пропозиції та зауваження.

 Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми й ґрунтується на загальнообов’язковості виконання норм зазначеного рішення учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

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

 Прийняття даного проекту регуляторного акта надасть можливість встановити тарифи вартості проїзду на міських автобусних маршрутах загального користування у межах Покровської міської територіальної громади, спрямовано на забезпечення всіх верств населення можливістю користуватися послугами пасажирських перевезень, автомобільним громадським транспортом в належній якості.

 Враховуючи, що встановлення тарифів здійснюється шляхом публічного обговорення, то тарифи встановлюватимуться з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін. На дію регуляторного акта можуть вплинути такі економічні зовнішні фактори як: підвищення вартості матеріальних ресурсів, паливно-мастильних матеріалів, розміру мінімальної заробітної плати тощо, при яких тариф на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування може бути переглянутий.

 Проект рішення не містить дискримінаційних або таких, що обмежують конкуренцію норм. У разі прийняття регуляторного акта виконавчим комітетом Покровської міської ради Дніпропетровської ради будуть реалізовані повноваження, надані статтею 30 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”, а встановлений тариф на послуги з перевезення пасажирів надасть можливість підприємствам-перевізникам забезпечити безперебійні та безпечні пасажирські перевезення.

 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.

 **Бюджетні витрати на адміністрування**

 Заробітна плата розробника регуляторного акту за одну годину становить 37,50 грн.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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./година | Оцінка кількості процедур за рік | Витрати на адміністрування регулювання (за рік) грн | Витрати на адміністрування регулювання (за 2 роки) грн |
| Підготовка, організація обговорення та надання на затвердження акта виконкому | 70 | 37,5 | 1 | 2625,00 | 5250,0 |
| Проведення процедур з перевірки результативності дії регуляторного акта | 20 | 37,5 | 1 | 750,00 | 1500,0 |
| Разом за рік\* | 3375,00  | 6750,00 |
| \* Вартість витрат, пов’язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації, та на кількість процедур за рік. |  |

Виконання вимог даного рішення не потребує додаткових витрат з боку органів місцевого самоврядування.

Витрати для суб'єктів господарювання, які виникають в наслідок дії регуляторного акту (М-Тест додається).

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

 Орієнтовний термін дії регуляторного акту 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 Покровської міської ради Дніпропетровської області (https://pkrv.dp.gov.ua/) та у місцевій газеті “Козацька Вежа”.

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

 Для відстеження результативності дії регуляторного акту визначено такі показники:

**Показники результативності:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показник** | **2020 рік****(факт)** | **2 роки****(очікуване)** |
| **Кількісні:** |  |  |
| Кількість діючих міських автобусних маршрутів | 8 | 8 |
| Обсяг робіт з капітального ремонту рухомого складу (%) | 50 | 100 |
| Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах | 12 | 12 |
| Середня пасажиромісткість автобусів на міських автобусних маршрутах загального користування | 26 | 27 |
| Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг | 19 | 11 |
| Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах загального користування (млн. грн.) | 2,5 | 3,5 |
| Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюватиметься регуляторний акт | 3 | 3 |
| **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 акту**

 Відстеження результативності регуляторного акту буде проводитися у строки, визначені Законом України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”.

 Базове відстеження результативності буде проведено до дня набрання чинності даного регуляторного акта.

 Повторне відстеження – через рік з дня набрання чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності даного регуляторного акта.

 Періодичне відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акту.

 Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися відділом транспорту та зв’язку виконавчого комітету Покровської міської ради Дніпропетровської області.

 У разі виявлення неврегульованих питань при проведенні аналізу показників дії даного регуляторного акта, до нього буде внесено відповідні зміни.