**Аналіз регуляторного впливу**

**до проєкту регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Регуляторний орган** | **-** | Виконавчий комітет Ірпінської міської ради  |
| **Розробник документа** | **-** | ТОВ «Ірпінське АТП 13250» |
| **Поштова адреса** | **-** | вул. Університетська, 2/1, корп.3, офіс. 282, м. Iрпінь, Київська область, 08205 |
| **Відповідальна особа** | **-** | Лабунський Олександр Валентинович |
| **Контактний телефон** | **-** | Русецька Алла Миколаївна - (098)3496045  |

Аналіз регуляторного впливу до проєкту рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250»» розроблений на виконання Плану діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів Ірпінської міської ради та її виконавчого комітету на 2023 рік, керуючись наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 року № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту».

1. **Визначення проблеми**

Ефективне функціонування міського пасажирського транспорту є однією з умов розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери Ірпінської міської територіальної громади.

Питання 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, надходження коштів до місцевого бюджету.

 Економічна ситуація в країні призвела до суттєвого підвищення цін на цілий ряд статей калькуляційних витрат виробничої собівартості послуг, зокрема, зріст розміру мінімальної заробітної плати у державі, вартості електроенергії, матеріалів, деталей та запчастин тощо. Також, потрібно зазначити, що в результаті збройної військової агресії російської федерації на територію України, значно зменшився пасажиропотік.

 Основна проблема, що склалася на цей час – невідповідність діючих тарифів на міські пасажирські перевезення економічно обґрунтованим витратам.

 У зв’язку із збитковістю перевезень перевізник не може забезпечити належну якість технічного стану автобусів, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечити безпеку руху, що в майбутньому може привести до аварійних ситуацій та дорожньо-транспортних пригод.

Вказана проблема поширюється на територію міста та впливає на всіх членів Ірпінської міської територіальної громади, які користуються даним видом послуг, а також впливає на суб'єктів господарської діяльності, що займаються пасажирськими перевезеннями.

Також варто зазначити, що під час збройної агресії російської федерації та окупації Київської області у березні 2022 року була захоплена та опинилася в епіцентрі жорстких бойових виробнича база ТОВ «Ірпінське АТП 13250», яка знаходиться на перетині трьох населених пунктів – м.Ірпінь, м.Буча та смт.Гостомель, що згодом призвело до пошкодження будівель та споруд вищезазначеного товариства, а також рухомого складу (автобусів).

 Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17 листопада 2009 року № 1175, (далі – Методика).

Відповідно до пункту 1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, у тому числі в разі зміни вартості пального більш ніж на 10%.

Значне підвищення цін на паливо (більш ніж на 50%), мастильних матеріалів, автомобільних шин, акумуляторних батарей та інших деталей та запчастин, рівня мінімальної заробітної плати (з 3800,00 грн., що врахована в діючих тарифах, до 6700,00 грн.), часткове відновлення, ремонт рухомого складу (автобусів) зумовило зростання прямих витрат, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд у міському транспорті.

Невиконання планової кількості ремонтів, через нестачу коштів, оновлення рухомого складу та ін. призводить до передчасного вибуття автобусів з руху, недотримання графіків руху, що викликає справедливі нарікання пасажирів та збільшує соціальну напругу.

Економічно обґрунтований тариф станом на сьогодні становить 15 гривень з ПДВ за одну поїздку.

Враховуючи вищевикладене, на підставі звернень перевізника та у зв’язку із зміною умов виробничої діяльності і реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника виникла необхідність перегляду тарифу на перевезення пасажирів у міському транспорті.

Дія регуляторного акта чітко регламентує відносини між громадою міста, суб’єктом господарювання та органами місцевого самоврядування в сфері надання послуг з перевезення пасажирів міським автотранспортом загального користування.

Після введення в дію регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250»», перевізник буде мати можливість здійснювати діяльність з надання транспортних послуг з економічно обґрунтованим тарифом.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Територіальна громада  | + | - |
| Органи місцевого самоврядування | + | - |
| Суб'єкти господарювання ( у тому числі суб'єкти малого підприємництва) | + | - |

**ІІ. Цілі державного регулювання**

 Проєкт регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250» (далі – проєкт регуляторного акта) спрямований на приведення у відповідність тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом до розрахункових витрат вказаного суб'єкта підприємницької діяльності, що працює на ринку пасажирських перевезень.

 Встановлення економічно-обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів надасть можливість перевізникові працювати беззбитково в умовах збільшення цін на пальне та матеріально-технічні ресурси, забезпечувати якісне надання послуг з пасажирських перевезень, виконання заходів щодо оновлення рухомого складу та підвищення комфортності пасажирських перевезень.

 На основі поданих перевізником ТОВ «Ірпінське АТП 13250» розрахунків тарифів підготовлений проєкт рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для
ТОВ «Ірпінське АТП 13250»», згідно з яким пропонується встановити новий розмір тарифу .

|  |
| --- |
| **Розрахунок вартості проїзду на міських автобусних маршрутах** |
| **загального користування (для автобусів, що працюють на дизельному паливі)** |
|  | Річний пробіг, км | 343219 |
| **1.** | **Планова собівартість, тис. грн.** | 4316,91 |
| **1.1.** | **Виробнича собівартість, тис. грн.** | 4241,71 |
| **1.1.1.** | **Прямі матеріальні витрати:** | 1758,66 |
| 1.1.1.1. | ПММ\* | 1685,75 |
| 1.1.1.2. | шини | 65,21 |
| 1.1.1.3. | АКБ | 7,7 |
| **1.1.2.** | **прямі витрати на оплату праці** | 1008,00 |
| **1.1.3.** | **інші прямі витрати** | 1387,69 |
| 1.1.3.1. | ЄСВ | 221,76 |
| 1.1.3.2. | амортизаційні відрахування | 280,42 |
| 1.1.3.3. | ремонт, ТО | 885,51 |
| **1.1.4.** | **загальновиробничі витрати** | 87,37 |
| **1.2.** | **Адміністративні витрати** | 56,60 |
| **1.3.** | **Інші витрати операційної діяльності** | 18,60 |
|   |   |   |
| **Разом витрат на перевезення** | 4392,11 |
| Плановий річний прибуток, 1 % | 43,92 |
| S+П | 4436,04 |
| Запланований на рік обсяг перевезених пасажирів, тис. пас. | 355 |
| **Тариф, грн./пас. (без ПДВ)** | **12,50** |
| ПДВ, 20% | 2,50 |
| **Тариф, грн./пас. (в т.ч. ПДВ)** | **15,00** |

|  |
| --- |
|  **Розрахунок вартості проїзду на міських автобусних маршрутах загального**  **користування (для автобусів, що працюють на скрапленому газі)** |
|  | Річний пробіг, км | 343219 |
| **1.** | **Планова собівартість, тис. грн.** | 4399,29 |
| **1.1.** | **Виробнича собівартість, тис. грн.** | 4324,09 |
| **1.1.1.** | **Прямі матеріальні витрати:** | 1841,03 |
| 1.1.1.1. | ПММ\* | 1768,12 |
| 1.1.1.2. | шини | 65,21 |
| 1.1.1.3. | АКБ | 7,7 |
| **1.1.2.** | **прямі витрати на оплату праці** | 1008,00 |
| **1.1.3.** | **інші прямі витрати** | 1387,69 |
| 1.1.3.1. | ЄСВ | 221,76 |
| 1.1.3.2. | амортизаційні відрахування | 280,42 |
| 1.1.3.3. | ремонт, ТО | 885,51 |
| **1.1.4.** | **загальновиробничі витрати** | 87,37 |
| **1.2.** | **Адміністративні витрати** | 56,60 |
| **1.3.** | **Інші витрати операційної діяльності** | 18,60 |
|   |   |   |
| **Разом витрат на перевезення** | 4474,49 |
| Плановий річний прибуток, 0% | 0,00 |
| S+П | 4474,49 |
| Запланований на рік обсяг перевезених пасажирів, тис. пас. | 355 |
| **Тариф, грн./пас.(без ПДВ)** | **12,60** |
| ПДВ, 20% | 2,52 |
| **Тариф, грн./пас.(в т.ч. ПДВ)** | **15,12** |
| **1. Технічне обслуговування і ремонт** |
| 1. Річний пробіг автобуса, км | 57203 |
| 2. Кількістть обслугов.на річний пробіг,од. |  |
| 2.1 ЩО | 365 |
| 2.2 ТО-1  | 11 |
| 2.3 ТО-2 | 2 |
| 3. Норомативи витрат мат-в на 1 ТО,грн.: |  |
| 3.1 ЩО  | 110 |
| 3.2 ТО-1  | 2280 |
| 3.3 ТО-2  | 26172 |
| 4. Нормативи витрат на ремонт (грн.1000 км) | 526,5 |
| 5.Витрати з/ч на 1 км пробігу, грн./км | **2,58** |
| **2. Паливо** |  |  |
|  | **ДП** | **Газ скраплений** |
| 1. Лінійна норма витрат палива, л/100 км | 11 | 23 |
| 2. Коефіціенти коригування: |   |  |
| 2.1 робота в зимових умовах % | 10 | 10 |
| 2.2 робота в умовах міста % |   |  |
| 2.3 технол.зупинки (посадка/висадка пас)% |   |  |
| 2.4 використ.автономних систем обігріву,% | 0 |  |
| 2.5 робота за межами приміської зони | 0 |  |
| 2.6 робота на авто зі строком експл.>8р. | 0 |  |
| 3. Сумарний коригуючий кооефіціент | 10 | 10 |
| 4. Додаткове споживання палива - на  |   |  |
| внутрішні роз’їзди % | 1 | 1 |
| 5. Ціна палива,грн/л, без ПДВ | 39,54 | 19,85 |
| 6. Витрати палива на 1 км. Пробігу: |  |  |
| л/км | 0,12 | 0,25 |
| грн./км | 4,78 | 5,02 |
| 7. Витрати палива з урахуванням  |   |  |
| внутрішньогаражних роз’їздів,грн./км | **4,83** | **5,07** |
| **3. Мастильні матеріали**  |   |
| 1. Норми витрат мастильних матеріалів |   |
| 1.1 моторні оливи, л/100 л. | 2,8 |
| 1.2 трансмісійні оливи, л/100 л | 0,4 |
| 2.1 моторні оливи  | 145,4 |
| 2.2 трансмісійні оливи  | 310,0 |
| 3. Витрати мастильних мат.на 1 км пробігу, грн./км | **0,58** |
| 4. Розрахунковий кілометраж на 100 л палива (довід.) | 909,00 |

|  |  |
| --- | --- |
| **4. Автомобільні шини (РУТА)** |  |
| 1. Річний пробіг автобуса, тис. км |   |
| 2. Кількість шин, од. | 6 |
| 3. Розмір шин | 185/75R16 |
| 4. Норми експл.пробігу, тис. км | 65 |
| 5. Вартість шини, грн./без ПДВ | 2083 |
| 6. Витрати на шини на 1км пробігу, грн./км | **0,19** |

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| ***Вид альтернативи*** | ***Опис альтернативи*** |
| **Альтернатива 1.** Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін *(не приймати запропонований регуляторний акт)* | **Переваги обраного способу**: незмінні витрати громадян на проїзд.**Недоліки обраного способу**: - погіршення обслуговування пасажирів через велику зношуваність автотранспорту;- невиконання графіків руху;- збитковість пасажироперевезень, яка становить 2300,0 тис.грн. у календарний рік . |
| **Альтернатива 2.** Обраний спосіб *(прийняття пропонованого регуляторного акта)* | **Переваги обраного способу:** - забезпечення відповідності тарифу економічно обґрунтованим витратам перевізника;- підвищення якості та безпеки надання послуг автомобільним транспортом;- стимулювання конкуренції на ринку відповідних послуг.**Недоліки обраного способу:** незначне збільшення витрат громадян на оплату цієї послуги. |

 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

|  |
| --- |
| ***Оцінка впливу на сферу інтересів місцевого самоврядування*** |
| *Вид альтернативи* | *Вигоди* | *Витрати*  |
| **Альтернатива 1.** | Відсутні | - зменшення обсягів надходжень до бюджету Ірпінської міської терито-ріальної громади;- відтік робочої сили внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці |
| **Альтернатива 2.** | Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових податків та платежів.  | Витрати часу та матеріальних ресурсів для:- підготовки регуляторного акта та забезпечення виконання його вимог;- проведення процедур з відстеже-ння результативності його дії. |

|  |
| --- |
| ***Оцінка впливу на сферу інтересів громадян*** |
| *Вид альтернативи* | *Вигоди* | *Витрати* |
| **Альтернатива 1.** | Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними.  | Погіршення технічного стану транспортних засобів, зменшення кількості рейсів на маршруті, неотримання графіків, погіршення якості та безпеки надання послуг, зниження рівня заробітної плати по автотранспортному підприємству, скорочення кількості робочих місць  |
| **Альтернатива 2.** | Підвищення якості та безпеки надання транспортних послуг, збільшення ефективності використання рухомого складу, зменшення скарг на роботу перевізника | Збільшення витрат громадян на послуги перевезення. |

|  |
| --- |
| ***Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання*** |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - |  - | 1  | - | 1 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | - | 100 | - | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Вид альтернативи* | *Вигоди* | *Витрати* |
| **Альтернатива 1.** | відсутні | погіршення стану ринку послуг (конкурентоспроможності та продуктивності), невиконання графіків руху; збитковість пасажироперевезень, яка становить 2300,0 тис.грн. у календарний рік |
| **Альтернатива 2.** | - підвищення продуктивності та конкуренто-спроможності ринку послуг;- стимулювання розвитку ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту | витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері |

**ВИТРАТИ**
**на одного суб’єкта господарювання ( малого підприємництва),**

**які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

**по альтернативі 2**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень.  | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), млн. гривень | відсутні | відсутні |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | відсутні | відсутні |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | відсутні | відсутні |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз**, страхування** тощо), гривень.Витрати на страхування одного транспортного засобу, гривень (2065 грн..х 10 автобусів = 20650,0 грн.)\*відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти середнього підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 2065.0 грн (страхування транспортного засобу)  | 20650,0 грн. | 103250,0 грн. |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень - Витрати на оборотні активи (30грн. х 2 х 10 автобуси = 600,0 грн) \*відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти середнього підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 60 грн (оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду).  | 600,0 грн. | 3000,0 грн.. |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інше, гривень*Витрати на отримання інформації про регуляторний акт*: 30 хв. (0,5 год.) \* 40.46 грн. = 20,23 грн.*Процедура організації виконання вимог регулювання (розміщення в транспортних засобах інформації щодо вартості проїзду)*: 1 год. \* 40,46 грн. = 40,46 грн.Всього  | 20,23 грн40,46 грн60,69 грн | 101,15 грн.202,30 грн.303,45 грн |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 21 310,69 | 106 553,45 |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання (**малого підприємництва)**, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 | 1 |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання (**малого підприємництва)**, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | 21 310,69 | 106 553,45 |

**Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання (малого підприємництва)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п'ять років |
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу  | - | - | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо) | Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий) | Разом за рік (стартовий) | Витрати за п'ять років |
| Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)Витрати на страхування одного транспортного засобу, гривень (2065 грн..х 10 автобусів = 20 650 грн.)\*відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти середнього підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 2065,0 грн (страхування транспортного засобу) | - | 20650,0грн. | 20650,0 грн  | 103 250,0грн |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | За рік (стартовий) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п'ять років |
| Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень (30 грн. х 2 х 10автобуси / = 600,0 грн) \*відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти середнього підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 60,0 грн (оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду).  | 600,0 грн | 600,0 грн | 3000,0 грн  |
|  |  |  |  |
| Вид витрат | За рік (стартовий) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п'ять років |
| Інше, гривень*Витрати на отримання інформації про регуляторний акт*:30 хв. (0,5 год.) \* 40,46 грн. = 20,23 грн.*Процедура організації виконання вимог регулювання (розміщення в транспортних засобах інформації щодо вартості проїзду)*: 1 год. \* 40.46 грн. = 40,46 грн.Всього | 20,23 грн40,46 грн60,69 грн | 20,23 грн40,46 грн60,69 грн | 101,15 грн.202,30 грн.303,45 грн |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)* | *Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)* | *Коментарі щодо присвоєння відповідного бала* |
| **Альтернатива 1.** | 1 | Не вирішує поставленої проблеми, значним чином порушує стан ринку надання послуг |
| **Альтернатива 2.** | 3 | Вказаний альтернативний спосіб забезпечить організацію стабільної роботи міського пасажирського транспорту.При впровадженні зазначеної альтернативи будуть створені умови для реалізації вимог статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», а саме: «тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій пере-везень, застосування сучасних типів транспортних засобів» |

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* | *Вигоди (підсумок)* | *Витрати (підсумок)* | *Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу* |
| **Альтернатива 1.** | Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними.  | 1. Зменшення обсягів надходжень до бюджету Ірпінської міської територіальної громади2. Відтік робочої сили внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці.3. Погіршення техніч-ного стану транспор-тних засобів, зменшення кількості рейсів на маршруті, погіршення якості та безпеки надання послуг;4. Погіршення стану ринку послуг (конку-рентоспроможності та продуктивності) | Не забезпечує вирішення проблеми  |
| **Альтернатива 2.** | 1.Збільшення надходжень до міського бюджету від сплати обов’язкових податків та платежів. 2.Підвищення якості та безпеки надання транспортних послуг.3.Підвищення продук-тивності та конкуренто-спроможності ринку послуг.4.Стимулювання розвитку ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту | 1. Витрати часу та матеріальних ресурсів для:-підготовки регуляторного акта та забезпечення виконання його вимог;- проведення процедур з відстеження результативності його дії.2. Збільшення витрат громадян на послуги перевезення.3. Витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері | Вирішення всіх проблем та поставлених задач |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Рейтинг* | *Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи* | *Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта* |
| **Альтернатива 1** | Не вирішує поставлену проблему. Альтернатива є неприйнятною, оскільки не відповідає чинному законодавству  | відсутні |
| **Альтернатива 2** | Перевага обраної альтернативи - вирішення визначених проблем та поставлених задач |  Зміни в чинному законодавстві та економічній ситуації в країні |

На сьогодні перевага обраної альтернативи обумовлена процесами, пов’язаними із забезпеченням збалансування інтересів органів місцевого самоврядування та надавачів послуг – перевізників.

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

**визначеної проблеми**

Механізмом розв’язання проблеми є прийняття регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250»». Таким чином, організатор перевезень створює умови для розвитку автомобільного бізнесу, підвищення якості надання транспортних послуг, покращення безпеки руху на дорогах.

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

1. Механізм нормотворчої діяльності органів місцевого самоврядування (підготовка відповідного проєкту рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради (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 Ірпінською міською радою та ТОВ «Ірпінське АТП 13250»;

3. Механізм взаємодії із територіальною громадою (забезпечить належний доступ інформації про регуляторний акт; сприятиме достатньому рівню обізнаності щодо положень пропонованого регуляторного акту);

4. Механізм контролю (забезпечить належне виконання вимог регуляторного акту).

Заходи, які мають здійснити органи місцевого самоврядування для впровадження цього регуляторного акту:

- розробка проєкту рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирсйькі перевезення для
ТОВ «Ірпінське АТП 13250» та аналізу регуляторного впливу до нього;

- оприлюднення проєкту рішення на офіційному сайті Ірпінської міської ради у розділі «Регуляторна діяльність» разом з аналізом регуляторного впливу для отримання пропозицій та зауважень;

- відповідність проєкту рішення вимогами статей 4, 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;

- отримання пропозицій по удосконаленню від Державної регуляторної служби України;

- прийняття рішення на засіданні виконавчого комітету Ірпінської міської ради;

- оприлюднення рішення у встановленому законодавством порядку;

- проведення заходів з відстеження результативності прийнятого рішення.

Запропонований проєкт регуляторного акта 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» із використанням допоміжної інформації з профільних джерел;

– ефективності – запровадження даного регуляторного акта дасть змогу Ірпінській міській раді реалізувати права передбачені Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні»;

– прозорості – даний проєкт регуляторного акта підлягає оприлюдненню на офіційному сайті Ірпінської міської ради;

– врахування громадської думки – протягом місяця з дня опублікування є можливість направляти свої пропозиції та зауваження.

Для належної інформованості громадян та суб’єктів господарювання проєкт рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради, буде оприлюднено на офіційному веб-сайті Ірпінської міської ради у розділі «Регуляторна політика/Оприлюднення проєктів регуляторних актів за наступним посиланням: **https://imr.gov.ua/regulatorna-polityka.**

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 проваджувати або виконувати ці вимоги**

На дію цього регуляторного акта можуть вплинути такі чинники, як можливі зміни у чинному законодавстві України, негативний вплив матиме значний темп інфляції та економічна криза, що погіршить фінансову стабільність суб’єкта господарювання, який надає відповідні послуги, зростання вартості пального, запчастин, шин, акумуляторів та ін. Відповідно новий тариф знову стане економічно необґрунтованим. Позитивно на дію даного рішення може вплинути економічне зростання в Україні.

Оскільки питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, складає більше ніж 10%, розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва здійснюється згідно із додатком 4 («Тест малого підприємництва») до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Витрати органу місцевого самоврядування на адміністрування регулювання не передбачені даним проєктом рішення.

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

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежений. Прийняття нового регуляторного акта відбуватиметься у разі збільшення або зменшення собівартості послуг.

За підсумками аналізу відстеження результативності дії регуляторного акта, а також у разі потреби та з урахуванням чинного законодавства акт буде переглянуто із внесенням до нього відповідних змін або його скасуванням.

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

 Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

**Кількісні:**

- кількість транспортних засобів суб’єкта господарювання, що перебувають у належному технічному стані;

– кількість міських автобусних маршрутів, що обслуговуються суб’єктом господарювання;

– кількість звернень громадян щодо якості надання відповідних послуг суб’єктом господарювання;

– кількість звернень громадян з питання підняття вартості проїзду на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що обслуговуються суб’єктом господарювання.

Значення прогнозних показників результативності дії регуляторного акта наведено у таблиці.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показники результативності | Одиниця виміру | За 2023 рік | Очікувані показники за 1 рік регулювання | Очікувані показники за 3 рік регулювання |
| 1 | кількість транспортних засобів суб’єкта господарювання, що перебувають у належному технічному стані, що обслуговують міські маршрути | Од. | 10 | 10 | 10 |
| 2 | кількість міських автобусних маршрутів, що обслуговуються суб’єктом господарювання | Од | 2 | 2 | 2 |
| 3 | кількість звернень громадян щодо якості надання відповідних послуг суб’єктами господарювання | Од | 1 | 1 | 1 |
| 4 | кількість звернень громадян з питання підняття вартості проїзду на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що обслуговуються суб’єктом господарювання | Од |  0 | 0 | 0 |
| 5 | показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю) | - | - | - | - |

**Якісні (у бальній системі):**

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

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

Оцінка здійснюватиметься за 6-бальною системою, за якою: 6 балів - досягнуто у високій мірі результат якісного показника, 5 балів - досягнуто на 100% якісного показника, 4 бали - досягнуто на 75% результату якісного показника, 3 бали - досягнуто на 50% результату якісного показника, 2 бали - досягнуто на 25% результату якісного показника, 1 бал - показника практично не досягнуто.

Відповідно до ч. 5 ст. 12 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» регуляторні акти, прийняті органами та посадовими особами місцевого самоврядування, офіційно оприлюднюються в засобах масової інформації. Таким чином, рівень поінформованості суб'єктів господарювання (перевізників) та громадян міста з основних положень акта очікується на рівні 100% на інформаційному сайті Ірпінської міської ради у розділі «Регуляторна політика» (https://imr.gov.ua/regulatorna-polityka).

**ІХ. Заходи, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта**

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватися у терміни, визначені Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та відповідно до методики, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта», зі змінами, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від16 грудня 2015 року № 1151.

Базове відстеження було проведено до набрання чинності регуляторним актом, а саме в період з 19.06.2023 по 23.06.2023р.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичне відстеження результативності – один раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватися відділом економіки та стратегічного планування виконавчого комітету Ірпінської міської ради шляхом аналізу статистичних даних щодо кількості транспортних засобів суб’єкта господарювання, що перебувають у належному технічному стані, що обслуговують міські маршрути, кількості міських автобусних маршрутів, що обслуговуються суб’єктом господарювання, кількості звернень громадян щодо якості надання відповідних послуг суб’єктом господарювання.

У разі виявлення проблемних питань, вони будуть урегульовані шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Аналіз регуляторного акта розроблений у відповідності до статей 4, 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», з урахуванням вимог Постанови.

**Заступник міського голови Лідія МИХАЛЬЧЕНКО**

|  |  |
| --- | --- |
|  | Додаток до аналізу регуляторного впливу до проєкту регуляторного акта – рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради «Про затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення для ТОВ «Ірпінське АТП 13250»»  |

**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 визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 22 червня 2023 року по 23 червня 2023року.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Поряд**ковий**номер* | *Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)* | *Кількість учасників консультацій, осіб* | *Основні результати консультацій (опис)* |
| 1. | Телефонні розмови\* |  1 | Обговорення процедури затвердження тарифів на міські пасажирські перевезення  |

\* *У зв'язку з проведенням аналізу регуляторного впливу проєкту рішення в період дії воєнного стану, встановлених постановою Кабінету Міністрів України , консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання з суб’єктами малого підприємництва проводилися в телефонному режимі згідно зі списком:*

|  |  |
| --- | --- |
| *№ з/п* | *Суб’єкт господарювання* |
| 1 | ТОВ «Ірпінське АТП 13250» |
|  |  |

**2. Вимірювання впливу регулювання на суб’єктів малого підприємництва (мікро- та малі):** 2.1. Кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання – 1 (одиниця), у тому числі малого підприємництва – 1 (одиниця);

2.2. Питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив – 100 %.

1. **Розрахунок витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання**

***Відповідно до статті 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2023 рік»*** *розмір мінімальної зарплати з 01.01.2023 складає: у місячному розмірі – 6 700 гривень; у погодинному розмірі – 40,46 гривень.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Таблиця 3.1. Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання** | **У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)** | **Періодичні****(за наступний рік)** | **Витрати за 5 років** |
| 3.1.1.  | Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) | --- | --- | --- |
| 3.1.2. | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування.  | **-** | **-** | **-** |
| 3.1.3. | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)*Витрати на страхування одного транспортного засобу, гривень (2065 грн..х 10 автобусів= 20650,0 грн.)**\*відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти малого підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 2065,0 грн.(страхування транспортного засобу)* | 20650,0 | 20650,0 | 103 250,0 |
| 3.1.4. | Процедури обслуговування обладнання (ТО) | \_ | \_ | \_ |
| 3.1.5. | Інші процедури (уточнити):Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень - Витрати на оборотні активи (30 грн. х 2 х 10 автобуси = 600,0 грн) \**відповідні витрати виконані з розрахунку, що суб’єкти малого підприємництва використовують для надання послуг з пасажирських перевезень 10 автобусів. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 60 грн (оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду).*  |  |  |  |
| 600,0 | 600,0 | 3000,0 |
| 3.1.6. | ***Разом, грн.*** | **21250,0 грн.** | **21250,0 грн.** | **106250,0 грн.** |
| 3.1.7. | ***Кількість суб’єктів господарювання, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць*** | **1** |
| 3.1.8. | **Сумарно, грн.** | **21250,0 грн.** | **21250,0 грн.** | **106250,0 грн.** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Таблиця 3.2. Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування** | **У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)** | **Періодичні****(за наступний рік)** | **Витрати за 5 років** |
| **3.2.1.** | **Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання:***Витрати на отримання інформації про регуляторний акт:**30 хв. (0,5 год.) \* 40.46 грн. = 20,23 грн.* | **20,23 грн.** | **20,23 грн.** | **101,15 грн.** |
| **3.2.2.** | **Процедури організації виконання вимог регулювання***-(розміщення в транспортних засобах інформації щодо вартості проїзду): 1 год. \* 40,46 грн. = 40,46 грн.* | **40,46 грн.** | **40,46 грн.** | **202,3 грн.** |
| **3.2.3.** | **Процедури офіційного звітування** | **-** | **-** | **-** |
| **3.2.4.** | **Процедури забезпечення процесу перевірок** | **-** | **-** | **-** |
| **3.2.5.** | **Інші процедури :** | **-** | **-** | **-** |
| **3.2.6.** | **Разом, грн** | **60.69 грн.** | **60,69 грн.** | **303,45 грн.** |
| **3.2.7.** | **Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць** |  **1** |
| **3.2.8.** | **Сумарно, грн** | **60.69 грн.** | **60,69 грн.** | **303,45 грн.** |

 **БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів малого підприємництва**

*При визначенні вартості бюджетних витрат на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва взято за основу заробітну плату головного спеціаліста відповідного органу місцевого самоврядування згідно з додатком 51 до постанови Кабінету Міністрів України від**09.03.2006 № 268 (адже планові витрати часу спеціаліста відповідної кваліфікації найбільш оптимально відображають фактичні витрати часу персоналу на виконання процедур регулювання). Визначення погодинного розміру оплати проведено шляхом ділення цієї суми на орієнтовну кількість робочих днів у місяці (21 день) та робочих годин у дні (8 годин)* ***6700/21/8 = 39,88.***

Запропонований регуляторний акт не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу). Орган місцевого самоврядування, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

**Відділ економіки та стратегічного планування виконавчого комітету Ірпінської міської ради**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедури регулювання суб’єктів малого підприємництва (**розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання малого підприємництва –** за потреби окремо для суб’єктів малого та мікро- підприємництв) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) | Оцінка кількості процедур за рік, що припа-дають на одного суб’єкта | Оцінка кількості суб’єктів, що підпада-ють до сфери відповід-ної процеду-ри | Витрати на адміністрування регулювання\* (за рік), грн. |
| 1. Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання | - | - | - | *-* | - |
| 2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:-камеральні-виїзні | - | - | - | *-* | - |
| 3. Підготовка, затвер- дження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | - | - | - | *-* | - |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | - | - | - | *-* | - |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | - | - | - | *-* | - |
| 6.  Підготовка звітності за результатами регулювання | - | - | - | *-* | - |
| 7. Інші адміністративні процедури (уточнити):*підготовка, оприлюднення, ухвалення проєкту регуляторного акта;**-відстеження результативності регуляторного акта (базове)* | - | - | - | *-* | - |
| **Разом по органу державного регулювання за рік** | **Х** | **Х** | **Х** | **Х** | **Х** |
| **Сумарно по органу державного регулювання за 5 років** | **Х** | **Х** | **Х** | **Х** | **Х** |

**4. Розрахунок сумарних витрат суб’єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Таблиця 4.1.** | Перший рік регулювання (стартовий) | За 5 років |
| 4.1.1. | Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | **21 250,00 грн.** | **106 250,00 грн.** |
| 4.1.2. | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | **60,69 грн.** | **303,45 грн.** |
| 4.1.3. | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання  | **21 310,69 грн.** | **106 553,45 грн.** |
| 4.1.4. | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва  | **0,00 грн.** | **0,00 грн.** |
| 4.1.5.  | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | **21 310,69 грн.** | **106 553,45 грн.** |

**5. Розроблення коригуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання**

Оскільки розрахунок витрат для суб’єктів господарювання проводився з урахуванням мінімальних витрат, тому коригуючі заходи не розроблялись**.**