**Аналіз регуляторного впливу**

(відповідно до статті 8 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”, Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308, зі змінами)

**Назва регуляторного акта** – проєкт рішення виконавчого комітету Луцької міської ради «Про затвердження Положення про порядок здійснення контролю оплати (реєстрації) проїзду у міському пасажирському транспорті загального користування Луцької міської територіальної громади у новій редакції»

**Регуляторний орган** – Луцька міська рада.

**Розробник проекту регуляторного акта** – відділ транспорту

**Відповідальна особа:** – Главічка В.Й.

**Контактний телефон** – (0332) 777 986, 777 919

 **1.Визначення проблеми та причин її виникнення**

Згідно з частиною 17 статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом затверджуються органом місцевого самоврядування. Вони визначають порядок проїзду і його оплати, права та обов’язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи особливості транспортної інфраструктури та наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Ефективна організація управління міським пасажирським транспортом повинна бути орієнтована на врахування інтересів пасажирів, підприємств перевізників і підвищення рівня якості транспортних послуг.

 Забезпечення належного рівня безпеки та якості при здійснення міських пасажирських перевезень є першочерговим завданням для  організатора перевезень – виконавчого комітету міської ради, а також для суб’єктів господарської діяльності – надавачів транспортних послуг. Однак, відсутність дієвого контролю за оплатою проїзду в громадському транспорті та не встановлення вимог до організації та здійснення контролю за оплатою пасажиром проїзду та перевезення багажу, а також реєстрації проїзду пасажиром при запровадженні АСООП приводить до порушень прав і законних інтересів учасників ринку пасажирських перевезень, частих конфліктів та непорозумінь, що є основною проблемою, яку пропонується вирішити за допомогою прийняття даного проєкту регуляторного акту.

**1.1 Визначити основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни | *так* | - |
| Орган місцевого самоврядування | *так* | - |
| Суб’єкти господарювання | *так*  | - |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва | *так* | - |

 **1.2. Чому проблема не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів** **або за допомогою діючих регуляторних актів**

 Дана проблема не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів або за допомогою діючих регуляторних актів, оскільки не буде реалізовано самоврядні повноваження виконавчого комітету Луцької міської ради щодо частини 17 ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт».

 **2. Цілі регулювання**

 Забезпечення балансу інтересів учасників транспортного процесу (перевізників, водіїв, пасажирів, кондукторів та контролерів),  зменшення кількості конфліктних ситуацій між ними.

 **3.Визначення альтернативних способів досягнення цілей**

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| **Альтернатива 1** | Збереження існуючого стану |
| **Альтернатива 2** | Прийняти запропонований проєкт регуляторного акта |

 **3.1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей**

Прийняття запропонованого проєкту регуляторного акту є найбільш прийнятним способом досягнення цілей регулювання, оскільки Службою контролю буде запроваджено регулярний, ефективний контроль за всіма учасниками транспортного процесу

**4. Опис витрат за кожною альтернативою для сфер інтересів органу місцевого самоврядування, громадян та суб’єктів господарювання**

**4.1. Оцінка впливу на сферу інтересів органу місцевого самоврядування**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| **Альтернатива 1**Збереження існуючого стану | Відсутні |  На сьогоднішній день пасажири здійснюють оплату готівкою в громадському транспорті і це становить 20-40 % від загальної суми оплати.  Контроль за оплатою проїзду здійснюють працівники комунального підприємства «Луцьке підприємство електротранспорту» на договірних засадах з перевізниками, через що підприємство несе фінансові збитки через не виконання договірних умов зі сторони перевізників. |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонований проєкт регуляторного акта |  Стимулювання суб’єктів господарювання на проведення контролю за оплатою проїзду та безоплатним перевезенням пільгових категорій пасажирів. Мінімізація обігу готівки при здійснення оплати за проїзд у громадському транспорті.  |  Додаткові бюджетні витрати на адміністративне обслуговування регуляторного акту можливі у разі залучення для оперативного управління та організації роботи Служби контролю сторонньої організації. |

 **4.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| **Альтернатива 1**Збереження існуючого стану |  Можливість здійснити оплату проїзду у громадському транспорті електронним квитком, банківською карткою та готівкою. | Відсутні |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонований проєкт регуляторного акта |  Можливість здійснити оплату проїзду у громадському транспорті електронним квитком та банківською карткою. Підвищення якості  і безпеки транспортних послуг, виконання соціальних нормативів (графіків руху, інтервалів руху тощо) у сфері транспортного обслуговування населення. | Обов’язкова наявність електронного квитка або банківської карти |

 **4.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі (в тому числі мікро) | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 0 | 4 | 12 | 16 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0 | 25% | 75% | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Вигоди | Витрати |
| **Альтернатива 1**Збереженняіснуючого стану | Неконтрольований обіг готівки | Витрати згідно укладених договорів про надання послуг із здійснення контролю за оплатою проїзду |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонованийпроєкт регуляторного акта | Повнота покриття витрат, пов’язаних з наданням транспортнихпослуг перевезень (припинення порущень відповідно до ст. 135КУпАП) | Можливі витрати для залучення сторонньої організації (відповідно до тендерної процедури через систему «Прозоро»). |

 Під час розробки проєкту регуляторного акта, основні його положення та перелік процедур, необхідних для здійснення регулювання, було доведено до відома усім суб’єктам господарювання (в телефонному режимі) які здійснюють перевезення пасажирів на міських та приміських маршрутах Луцької міської територіальної громади.

 Витрати суб’єктів середнього та малого підприємництва на виконання вимог регулювання оцінити неможливо, оскільки повноваження суб’єктів господарювання розглядати справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, правил користування автомобільним транспортом та електротранспортом, встановлено ст.229 Кодексу України про адміністративні правопорушення і входять в розрахунок вартості надання послуг.

 **5. 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**Збереження існуючого стану | 1 |  Неможливість забезпечити належне оперативне реагування на проблеми оплати за проїзд в громадському транспорті міської територіальної громади.  Проблема продовжує існувати |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонований проєкт регуляторного акта | 4 |  Прийняття даного проєкту регуляторного акта забезпечить вирішення проблеми, оскільки буде створена дієва Служба контролю за оплатою та реєстрацією проїзду в громадському транспорті міської територіальної громади, що в свою чергу стимулюватиме перевізників до підвищення якості надання послуг. Оперативне відображення інформації про кількість перевезених пасажирів, значне покращання стану безпеки. Реальна фіксація об'ємів перевезень і, відповідно, збільшення валових доходів і зменшення експлуатаційних витрат на надання послуг з перевезення пасажирів. Проблема більше існувати не буде.  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| **Альтернатива 1**Збереження існуючого стану | 1 | 1 | 2-ге місце |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонований проект регуляторного акта | 4 | 4 | 1-ше місцеДаний альтернативний спосіб є найбільш придатним для вирішення проблеми тому, що при прийнятті запропонованого проєкту регуляторного акта буде досягнуто визначених цілей. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| **Альтернатива 1**Збереження існуючого стану | Перший альтернативний спосіб не зможе забезпечити досягнення поставлених цілей | Х |
| **Альтернатива 2**Прийняти запропонований проєкт регуляторного акта | Причини для відмови від альтернативи відсутні. Обрана альтернатива є найбільш раціональним варіантом щодо врахування інтересів всіх основних груп, на яких проблема справляє вплив. |  Х |

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

 Даним проєктом регуляторного акту вдосконалюється положення про контроль за оплатою проїзду у громадському транспорті шляхом створення «нової» Служби контролю, оперативне управляння якою буде здійснювати відділ транспорту міської ради. Основними завданнями Служби контролю будуть: впорядкування відносин між органом місцевого самоврядування, мешканцями громади та суб’єктами господарювання різних форм власності, що виникають при користуванні послугами з перевезення пасажирів авто- та електротранспортом загального користування.

 **7. Оцінка виконання вимог регуляторного акта**

 Витрати на виконання регуляторного акту для відділу транспорту відсутні Сумарні витрати для суб’єктів малого та середнього підприємництва відсутні.

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

 Для досягнення цілей регулювання та розв’язання визначеної проблеми строк дії регуляторного акта запроваджується на постійній основі або до внесення змін до чинного законодавства України.

 **9. Визначення показників результативності акта**

|  |
| --- |
| **Прогнозними значеннями показників результативності****регуляторного акта є:** |
| Показник | **2022 рік** | **2023 рік** | **2024 рік** |
| Кількість суб'єктів господарювання на яких поширюватиметься дія акта (шт.) | 16 | 15 | 12 |
| Кількість перевірок електронних квитків (шт.)  | 835,0 тис. шт | 700,0 тис.шт | 600,0 тис. шт |

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

Відносно цього регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності, зокрема:

- базове відстеження буде проведено до набрання чинності цим регуляторним актом;

- повторне відстеження буде здійснено через 1 рік з дня набрання чинності цього регуляторного акта;

 - періодичні відстеження будуть проводитись раз на кожні три роки з дня закінчення заходів із повторного відстеження.

 Відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитись шляхом аналізу статистичних даних системи АСООП.

Начальник відділу транспорту Віктор ГЛАВІЧКА

Заступник міського голови Ірина ЧЕБЕЛЮК