**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до проекту розпорядження Тернопільської обласної державної адміністрації ,,Про затвердження Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області’’**

**І. Визначення проблеми**

Основні засади діяльності пасажирського автомобільного транспорту визначені в Законі України ,,Про автомобільний транспорт’’ (далі-Закон).

 Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

Згідно статті 5 Закону, основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на:

забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб - суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;

забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;

розвиток та удосконалення нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту;

визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту;

визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;

захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування;

захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;

створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці;

раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;

охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики.

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах.

Відповідно до частини 2 статті 7 Закону, забезпечення організації пасажирських перевезень на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі  території Автономної Республіки Крим чи області, - на Раду міністрів Автономної Республіки Крим або обласні державні адміністрації.

Частиною 2 статті 11 Закону визначено, що соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.

Згідно частини 1 статті 15 Закону розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:

надання соціально значущих послуг такого транспорту;

придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту;

стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.

Відповідно до статті 29 Закону автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до закону.

Частиною 1 статті 31 Закону визначено, що відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міських, приміських та міжміських, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування, у якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування, які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника, зобов'язання органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо облаштування маршруту, підтримки проїзної частини автомобільної дороги та під'їзних шляхів у належному стані (тільки для міських автобусних маршрутів), розмір компенсації витрат автомобільного перевізника внаслідок перевезення пільгових пасажирів та регулювання тарифів, механізм їх виплати.

Відповідно до статті 37 Закону пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовлятися від пільгового перевезення, крім випадків, передбачених законом.

Безпідставна відмова від пільгового перевезення тягне за собою відповідальність згідно із законом.

Види та обсяги пільгових перевезень установлюються замовленням, у якому визначається порядок компенсації автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах загального користування, збитків від цих перевезень.

Враховуючи те, що станом на сьогодні відсутній механізм обліку оплати проїзду та обліку пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області, суб’єкти господарювання, які забезпечують пасажирські перевезення у межах території Тернопільської області, не мають чіткого порядку реалізації права пільгових категорій громадян на безплатний проїзд та порядку ведення їх обліку при наданні послуг пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування, передбаченого.

 Таким чином, враховуючи вищевикладене, з метою встановлення чіткого механізму обліку пасажирів у тому числі пільгових категорій громадян що мають право безплатного проїзду згідно Законів України та визначення фактичного рівня збитків перевізників, що забезпечують перевезення таких категорій громадян, а також раціонального використання коштів місцевих бюджетів та з метою покращення якості надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в Тернопільській області, виникла необхідність розробити проект розпорядження Тернопільської обласної державної адміністрації, яким буде затверджено ,,Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області’’ (надалі – Положення).

**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, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття регуляторного акта, є важливою і не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки, потребує нормативного врегулювання.

За допомогою діючих регуляторних актів проблема не може бути розв’язана.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Цілями державного регулювання є затвердження Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області, що забезпечить чіткий облік наданих послуг перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування та створить чіткий механізм компенсації збитків перевізникам від перевезення пільгових категорій громадян, що призведе до зменшення передумов для корупційних ризиків та обмеження монополізму на ринку пасажирських перевезень, задоволення попиту населення у пасажирських перевезеннях та підвищення якості і безпеки транспортних послуг, забезпечить виконання державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування населення та забезпечить можливість отримання послуг проїзду на пільгових умовах.

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

**1. Визначення альтернативних способів:**

|  |  |
| --- | --- |
| Альтернатива № 1.Залишити існуючу на даний момент ситуацію без змін (далі - Альтернатива № 1) | Відмова у затвердженні Положення, буде неефективною, оскільки, перевезення пасажирів є видом діяльності, який має регулюватися державою з урахуванням особливостей перевезень в області. Практика застосування чинних положень які використовуються для обліку пасажирів, засвідчила про її зарегульованість, неактуальність та невідповідність сучасним умовам організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом.Як наслідок, такий підхід, на нашу думку, призведе до соціальної напруги в області через відсутність транспортного сполучення населених пунктів з обласним центром, крім того, матиме місце порушення вимог чинного законодавства. Вказані обставини роблять недоцільним досягнення визначених цілей за першим способом. Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним. |
| Альтернатива № 2.Прийняття проекту акт (далі -Альтернатива № 2) | Дозволить затвердити Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області. Перевагами обраного способу регулювання є прозорий та чіткий облік роботи перевізників на автобусних маршрутах та обліку пасажирів, реалізація законних прав осіб на пільговий проїзд які мають встановлену Законом пільгу. Забезпечується права суб’єктів господарювання що здійснюють перевезення пасажирів на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування на компенсацію збитків від перевезення пільгових категорій громадян, встановлення прозорих, чітких та передбачуваних умов оплати проїзду. Також, буде забезпечено диспетчерський контроль за регулярністю виконання рейсів на маршрутах, дотримання затвердженого розкладу руху, схем руху на маршруті та дотримання швидкісного режиму руху водіями автобусів що дозволить підвищити безпеку пасажирів.Таким чином, досягнення визначеної цілі другим способом є доцільним. |

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

**Оцінка впливу на сферу інтересів держави:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива № 1 | Відсутні | Витрати коштів на пошуки перевізника для отримання необхідної послуги з перевезення. Альтернатива є неприйнятною, оскільки, не забезпечує досягнення поставленої мети. |
| Альтернатива № 2 | Затвердження Положення забезпечує:* чіткий облік роботи перевізника на маршруті та облік пасажирів;
* диспетчерський контроль за наданням належних безпечних та якісних транспортних послуг з перевезення пасажирів

на автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області що в свою чергу покращить без пекову ситуацію на пасажирському автомобільному транспорті;* реалізацію прав пільгових категорій громадян на безплатний проїзд на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування що проходять територією двох і більше територіальних громад та не виходять за межі території області.
* Реалізацію прав суб’єктів господарювання що надають послуги перевезення пасажирів на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування що проходять територією двох і більше територіальних громад та не виходять за межі території області на отримання компенсації від перевезення пільгових категорій громадян;

- виконання вимог чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту. | Витрати, пов’язані з укладанням договору . Орієнтовно, згідно з М-тестом, у грошовому еквіваленті становлять 50, 26 грн. |

**Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива № 1 | Відсутні | Витрати зайвого часу та коштів для отримання необхідної послуги з перевезення. Альтернатива є неприйнятною, оскільки, не забезпечує досягнення поставленої мети. |
| Альтернатива № 2 | Забезпечуватиме:* населення належними та якісними транспортними послугами;
* право громадян на отримання перевезень безпечними

та комфортними автомобільними транспортними засобами, що відповідають екологічним нормам;- право пільгового проїзду осіб з інвалідністю та інших пільгових категорій громадян.- право на компенсацію збитків від перевезення пільгових категорій громадян | Не потребує додаткових матеріальних та інших витрат. |

**Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **Великі** | **Середні** | **Малі**  | **Мікро** | **Разом** |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | - | 68 | 162 | 230 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | - | 29,43 | 70,56 | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива № 1 | Відсутні | Буде втрачено можливість отримання компенсації від перевезення пільгових категорій громадян. Втрата можливості здійснювати господарську діяльність у сфері транспортних послуг та як наслідок – втрата отримання додаткових прибутків.Тому, альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставлених цілей.  |
| Альтернатива № 2 | Перевізники матимуть можливість отримати компенсацію збитків від перевезень пільгових категорій громадян , що дасть можливість здійснення господарської діяльність на ринку пасажирських перевезень, як наслідок, - отримання додаткових прибутків. Забезпечить можливість суб’єктам господарювання здійснювати контроль за роботою водіїв, що підвищить безпеку дорожнього руху та пасажирів.  | Кошти на підготовку транспортних засобів до роботи з автоматизованою системою обліку оплати проїзду, на придбання та встановлення GPS трекерів та приладів обліку. Підготовка документів та обладнання транспортного засобу для роботи з автоматизованою системою обліку оплати проїзду орієнтовно становить 1000 грн.,витрати на придбання необхідного обладнання -17000грн., витрати на на обслуговування в процесі експлуатації автоматизованої системи обліку оплати проїзду орієнтовно – 13000,00 грн. Загальні витрати для одного перевізника складають орієнтовно31 000 грн. |

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблем) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментар щодо присвоєння відповідного бала |
| 1 | 2 | 3 |
| Альтернатива № 1 |  1 | У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін проблема продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети. |
| Альтернатива № 2 | 4 | У разі прийняття акта, задекларовані цілі забезпечать повною мірою досягнення поставленої мети стосовно затвердження Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Альтернатива № 1 | У разі залишенняіснуючоїна даний моментситуації без змін,вигоди длядержави,громадянта суб’єктівгосподарюваннявідсутні. | У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, для держави витрати можуть полягати у витратах часу на розгляд звернень громадян, у разі звернень їх зі скаргами до обласної державної адміністрації стосовно відсутності компенсацій від перевезень пільгових категорій громадян.Для громадян –витрати зайвого часу та коштів для отримання необхідної послуги з перевезення. Для суб’єктів господарювання – втрата можливості отримання компенсаційних виплат на чітко визначених умовах.А також втрата можливості здійснювати господарську діяльність у сфері пасажирських перевезень, як наслідок – втрата можливості отримання прибутків. | У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, проблема продовжуватиме існувати,що не забезпечитьдосягненняпоставленої мети,а саме: відсутністьрегулюваннягосподарськихвідносин у сферіпасажирськихперевезеньна місцевому рівні,а це суперечитьчинномузаконодавствута спричинитьколапсу транспортному сполученні в населених пунктах області, що може визвати негативну реакцію населення. |
| Альтернатива № 2 | У разі прийняття проекту акта, для держави - вигода буде полягає в реалізації Закону України ,,Проавтомобільний транспорт’’ в частині забезпечення виконання вимог ст..6,29,37 Закону.Громадяни -зможутьреалізувати право на отримання якісних,безпечних послуг з перевезення пасажирів.Суб’єктигосподарювання - матимуть правона компенсацію збитків від перевезення пільгових категорій громадяняк наслідок,отриманнядодатковихприбутків. | У разі прийняття проекту акта, держава – не нестиме витрат. Згідно М-тесту організатор несе витрати часу, які пов’язані звпровадженням автоматизованої системи обліку оплати проїзду . Суб’єкти господарювання – витрачатимуть кошти та час на обладнання транспортних засобів та обслуговування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в сумі 31000 грн.  | У разі прийняття акта, задекларовані цілі будуть досягнуті повною мірою: буде врегульовано господарські відносини у сфері пасажирських перевезень на місцевому рівні, що забезпечить затвердження Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту** |
| 1 | 2 | 3 |
| Альтернатива № 1 | Не забезпечується досягнення цілей щодо регулювання набуття права на безплатний проїзд . Також матиме місце порушення вимог чинного законодавства. | Зовнішні чинники на діюрегуляторного акта у разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін відсутні. |
| Альтернатива № 2 | Перевагами обраного способу регулювання набуття права на перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування з врахуванням соціальних нормативів. | До зовнішніх факторів, що можуть вплинути на дію регуляторного акта можна віднести прискорення або уповільнення темпів економічного зростання, зміну законодавства про автомобільний транспорт. |

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

З метою реалізації визначених цілей, пропонується затвердити Положення про порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Тернопільської області.

Чіткий механізм обліку пасажирів та розрахунків сум компенсації від перевезення пільгових категорій громадян дає змогу перевізникам реально оцінювати можливості щодо якості та надійності надання послуг, передбачається високий рівень виконання вимог даного регуляторного акта.

Заходи для впровадження регулювання, які буде застосовано: аналіз статистичних даних щодо результатів діяльності пасажирського автомобільного транспорту на території Тернопільської області, усне опитування, анкетування.

Крім того, для впровадження цього регуляторного акта, необхідно здійснити такі організаційні заходи, як забезпечення інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його в засобах масової інформації та офіційному веб-сайті обласної державної адміністрації.

**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**

Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва наведено в додатку 1 (М-Тест).

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

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежений конкретним терміном - постійний. Водночас він може бути змінений на підставі аналізу ефективності його дії, звітів про відстеження результативності регуляторного акта або у зв’язку зі змінами законодавства.

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

З метою відстеження результативності запропонованого регуляторного акта визначено наступні показники результативності.

1. Кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб-підприємців, на яких поширюється дія регуляторного акта.

 Передбачається, регуляторний акт впливатиме на 230 суб’єктів підприємницької діяльності.

2. Розмір коштів та часу, що витрачатимуться суб’єктами господарювання та/або фізичних осіб-підприємців, пов’язаних із виконанням вимог цього регуляторного акта.

Передбачається, що максимальні загальні витрати, які можуть виникнути у суб’єктів господарювання – 31000 гривень, на адміністративні процедури –50,26 гривень. Витрати часу на процедури регулювання складуть 2 год. – (згідно з М-тестом).

4. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання і фізичних осіб – достатній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу буде розміщено на офіційному веб-сайті Тернопільської обласної державної адміністрації у розділі Документи – Регуляторна діяльність;

5. Кількість суб’єктів господарювання що будуть залучені до впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду орієнтовно 230.

6. Кількість транспортних засобів, що залучаються для обслуговування внутрішньообласних автобусних маршрутів загального користування – 824. Передбачається збільшення кількості транспортних засобів, зокрема пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю.

7. Надходження до держаного та місцевих бюджетів , цільових фондів не передбачається.

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

Цільовою групою відстеження результативності регуляторного акта є суб’єкти господарювання, діяльність яких пов’язана з наданням послуг з пасажирських перевезень.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься управлінням розвитку інфраструктури Тернопільської обласної державної адміністрації на підставі інформації, отриманої за результатами аналізу отриманих статистичних даних, а також зауважень та пропозицій від громадян-споживачів транспортних послуг, суб’єктів господарювання-надавачів цих послуг та від інших зацікавлених осіб.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено до набрання його чинності.

Повторне відстеження планується провести через 1 рік після набуття чинності регуляторного акта. За результатами повторного відстеження буде можливо здійснити порівняння показників базового та повторного відстеження та у разі виявлення проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження планується проводити один раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів щодо повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

За результатами проведення відстежень порівнюватимуться показники результативності дії регуляторного акта. У разі виявлення проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

**Начальник управління**

**розвитку інфраструктури**

**обласної державної адміністрації Михайло ОЛІЙНИК**