**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проекту рішення виконавчого комітету**

**Ніжинської міської ради**

**«Про затвердження Положення про оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади** **»**

Цей аналіз регуляторного впливу проекту рішення виконавчого комітету Ніжинської міської ради «Про затвердження Положення про оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади», розроблений на виконання та з дотриманням вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акту» (зі змінами).

**І. Визначення проблеми**

На даний час на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади здійснюється оплата за проїзд у автомобільному транспорті готівковими коштами кондуктору або водію. Така система має ряд суттєвих недоліків.

В першу чергу вона унеможливлює підрахунок реальної кількості перевезених осіб, виключає аналіз їх категорій, а також може призводити до виникнення конфліктних ситуацій між працівниками транспорту та пасажирами в процесі оплати за проїзд.

Безпосередньо водії зловживають необізнаністю громадян щодо необхідності отримання квитка, який посвідчує факт укладення договору перевезення.

У зв'язку із цим виконавчий комітет Ніжинської міської ради, як організатор перевезень, не володіє актуальною інформацією щодо кількісних та категорійних показників наданих послуг, не в змозі чітко визначити обсяги пільгових перевезень тощо, а пасажири позбавляються можливості отримати передбачені чинним законодавством компенсації у разі настання нещасного випадку.

Окрім цього процес розрахунку водія з пасажиром призводить до затримки перевезення, зниження безпеки руху.

Фактично відбувається зниження якості послуг, що надаються пасажирським автомобільним транспортом.

Враховуючи наведені проблеми, на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади постала необхідність впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті.

Рішенням виконавчого комітету Ніжинської міської ради травня 2020 року № затверджено Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади . Цим документом врегульовано відносини перевізників та пасажирів під час надання транспортних послуг автомобільним транспортом, саме в умовах впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Проте процес порядок функціонування такої системи, а також порядок визначення оператора наразі не врегульовано жодним нормативно-правовим актом.

Відповідно до Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить, зокрема, визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду, а також встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.

З метою підвищення якості та ефективності надання послуг з перевезень пасажирів міським громадським транспортом загального користування, керуючись Законами України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт», Цивільним кодексом України, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, Правилами користування міським пасажирським автомобільним транспортом на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади , пропонується затвердити Положення про оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади (далі – Положення).

Положенням визначаються умови організації та проведення конкурсу з визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду та порядок організації функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті м. Чернігова, що дозволяють ефективне надання послуг з перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом незалежно від форм власності.

Впровадження Положення дасть можливість провести прозорий відкритий конкурс з визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті у місті Чернігові, встановити порядок функціонування системи та сприятиме виконанню органом місцевого самоврядування соціальної функції щодо забезпечення населення якісним, доступним та стабільним транспортним обслуговуванням.

Проблеми, які пропонуються врегулювати в результаті затвердження вищезгаданого Положення, не можуть бути розв'язані за допомогою ринкових механізмів у зв'язку із тим, що наразі відсутній дієвий контроль за станом оплати послуг з перевезень та роботою транспортних засобів, а також не існує порядку визначення та функціонування системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади.

**ІІ. Цілі регулювання**

- врегулювання  процесу проведення конкурсу з визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті м. Чернігова;

- врегулювання відносин організатора конкурсу, перевізників, суб'єкта господарювання, уповноваженого здійснювати справляння плати за транспортні послуги, в умовах впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

- визначення на конкурсних засадах  найліпшої пропозиції від суб’єктів господарювання під час проведення конкурсу з визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом без урахування автоматизованої системи обліку оплати проїзду. |
| Альтернатива 2  Визначення оператора без проведення конкурсу | Вибір оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті перевізниками без проведення конкурсу та відсутність уніфікованих правил поведінки учасників процесу. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про затвердження Положення про оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті м. Чернігова». |

Врегулювання зазначених питань за допомогою ринкових механізмів неможливо і тому в якості альтернативи не розглядається.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка Альтернативи 1 - оскільки  Альтернатива 1 практично унеможливлює застосування  автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування то вигоди відсутні. У повному обсязі зберігаються усі недоліки властиві існуючій системі перевезення пасажирів громадським транспортом,  такі як непрозорість системи збору виручки, відсутність достовірної інформації щодо обсягів перевезень, у т.ч. «пільгових», що підлягають компенсації з місцевого бюджету, недоліки тарифної політики, відсутність оперативного контролю за роботою транспорту на маршрутах, дотримання графіків та розкладів руху тощо.

Оцінка Альтернативи 2 - Альтернатива 2 не забезпечить прозорого визначення суб’єкта господарювання для належного виконання функції справляння плати за транспортні послуги та встановлення чітких правил у відносинах для учасників процесу. Альтернатива не забезпечує належної якості роботи системи обліку оплати проїзду.

Виходячи з вищенаведеного, зрозуміло, що застосування Альтернативи 2 унеможливлює впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування і, таким чином, «консервує» усі недоліки, властиві існуючій системі організації міських пасажирських перевезень.

Альтернатива 3 забезпечує прозорий процес визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті у місті Чернігові та встановлює порядок функціонування системи, що, в свою чергу, забезпечить прозорість фінансових потоків, об'єктивне визначення необхідного розміру компенсації пільгових перевезень, прозорість тарифної політики, ефективний контроль роботи транспорту на маршрутах, отримання у повному обсязі об'єктивної інформації, необхідної для оптимізації маршрутної системи міста.

Додаткові переваги для перевізників  будуть полягати у гарантованій системі оплати наданих транспортних послуг (при забезпеченні необхідного рівня їх якості), що дозволить стабілізувати фінансовий стан перевізників. Крім того, можна очікувати, що прозорість фінансових потоків забезпечить додаткові надходження до бюджетів та Пенсійного фонду.

Додаткові витрати.

В умовах застосування Альтернативи 3, додаткові витрати виникнуть у перевізників у розмірі винагороди оператору за виконання функцій, що визначені Положенням.

Проте, застосування Альтернативи 3 дає можливість в повному обсязі вирішити існуючі проблеми, тому застосування саме цієї альтернативи є доцільним.

3. Оцінка впливу на сферу інтересів держави (територіальної громади)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні. | Відсутність АСООП, відсутність достовірного обліку перевезених пасажирів. |
| Альтернатива 2  Визначення оператора без проведення конкурсу | Відсутні. | Функціонування АСООП за нечітким механізмом.  Відсутність контролю за обліком пасажирів. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Контроль за компенсацією пільгових перевезень.  Уніфікованість АСООП.  Можливість відстеження пасажиропотоків.  Прозорість фінансових потоків забезпечить додаткові надходження до бюджетів та Пенсійного фонду. | Відсутні. |

4. Оцінка впливу на інтереси громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Відсутні | Сплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості.  Відсутність альтернативи готівковій формі сплати за проїзд. |
| Альтернатива 2  Визначення оператора без проведення конкурсу | Мінімальні, оскільки у повному обсязі неможливо здійснити контроль за оплатою проїзду та за якістю надання послуг | Витрати на придбання електронного квитка |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Забезпечення послуг належної якості, поліпшення транспортного обслуговування.  Свобода вибору виду оплати за проїзд. | Витрати на придбання електронного квитка |

5. Оцінка впливу на інтереси суб'єктів господарювання

Створення прозорих умов конкуренції на ринку пасажирських перевезень.

Забезпечення прозорої та стабільної структури доходів перевізників та система запобіжних заходів щодо детінізації доходів.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Відсутність регулювання | Щоденне отримання перевізниками готівкових доходів від перевезення платних пасажирів. | Відсутність точної інформації щодо кількості пасажирів та розміру виручки.  Витрати на зарплату кондукторів та касирів. |
| Альтернатива 2  Визначення оператора без проведення конкурсу | Відсутні | Витрати на придбання обладнання та його обслуговування та/або на винагороду оператору. |
| Альтернатива 3  Забезпечення регулювання | Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів.  Економія на зарплаті кондукторів та касирів. | Витрати на придбання обладнання та його обслуговування та/або на винагороду оператору за виконання функцій, що визначені Положенням.  Отримання виручки від наданих послуг пасажирських перевезень, одержаної за допомогою АСООП, раз на п’ять днів. |

**IV. 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 | Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. |
| Альтернатива 2 | 2 | Відсутність дієвого контролю за процесом обліку пасажирів та його регулювання не призведе до надання послуг належної якості. |
| Альтернатива 3 | 4 | Зазначений спосіб сприяє здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг. |

**V. Механізми та заходи, що пропонуються для розв’язання проблем**

Механізм, що забезпечує необхідні передумови для запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, передбачає:

- проведення відкритого конкурсу з визначення оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті;

- встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті;

- визначення та запровадження видів проїзних документів, порядок їх придбання та тарифні плани.

Реалізація зазначеного механізму здійснюється шляхом прийняття проекту рішення виконавчого комітету Ніжинської міської ради «Про затвердження Положення про оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті на території Ніжинської міської об’єднаної територіальної громади».

На досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акту можуть впливати наступні зовнішні фактори:

-   етапи впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування та їх терміни.

Дійсно, не координованість пов'язаних  етапів впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування та порушення термінів їх виконання може негативно вплинути на ефективність запропонованого механізму розв'язання  проблеми. Нівелювання можливих негативних наслідків передбачається вирішити за рахунок договору, що буде укладений з переможцем конкурсу на розробку та впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, в якому буде чітко визначені послідовність, взаємозв'язки, ресурси та терміни окремих етапів роботи та передбаченні санкції за їх порушення.

-    рівень зацікавленості громадян та перевізників у реалізації визначених цілей. Як зрозуміло із вищенаведеного, позитивні фактори, як для перевізників, так і, в першу чергу, для громадян, суттєво превалюють над негативними.

Для закріплення позитивного ефекту необхідно забезпечити широким та обґрунтованим інформуванням громадян і перевізників щодо очікуваних позитивних наслідків.

Можливості впровадження та виконання умов регуляторного акту органами місцевого самоврядування, а також відповідними фізичними та юридичними особами не повинно викликати особливих складнощів за умови проведення відповідної підготовчої роботи.

Можливі негативні наслідки для незначної кількості пасажирів, а також перевізників, що визначаються описаними вище додатковими витратами, повністю перекриваються додатковими вигодами від прийняття регуляторного акту.

В умовах запровадження у повному обсязі автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, контроль та нагляд за додержанням умов регуляторного акту можливо здійснювати оперативно, а по ряду параметрів - у реальному режимі часу.

**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**

Здійснення витрат органами місцевого самоврядування та державою не передбачається.

Очікуваними результатами прийняття акту є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного врегулювання та, відповідно, створення необхідних передумов для запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування.

В свою чергу, запровадження автоматизованої системи протягом року після введення її в експлуатацію в повному обсязі забезпечить наступні вигоди:

-      запровадження реального та об'єктивного  контролю роботи транспортних засобів на маршрутах міста та прозорість збору виручки;

-      збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів та відрахувань у державні цільові фонди;

-      накопичення необхідного аналітичного матеріалу для подальшого вдосконалення транспортної системи міста.

На підставі отриманої інформації буде проведено оптимізацію маршрутної системи міста, а також об'єктивно  вдосконалена тарифна політика.

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

Оскільки дія регуляторного акта забезпечує функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, строк дії регуляторного акту пропонується не обмежувати.

**VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта**

Дія регуляторного акта поширюється на суб'єктів  господарювання, які надають послуги з перевезень пасажирів, та на невизначене коло громадян.

Само по собі, виконання умов акту не передбачає додаткового часу та коштів, що витрачатимуться суб'єктами  господарювання та фізичними особами.

Передбачається забезпечити максимально високий рівень поінформованості як суб'єктів господарювання, так і громадян, з основних положень регуляторного акту. З суб'єктами господарювання будуть проведені спеціальні інструктажі. Поінформованість громадян буде забезпечена за допомогою широкого висвітлення питання у друкованих та електронних засобах масової інформації.

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

Відповідно до цього регуляторного акта буде здійснюватись базове, повторне та періодичне відстеження результативності в межах строків, передбачених Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюється до дня набрання чинності цього регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності буде здійснюватись через рік після набрання чинності цього регуляторного акта.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

Аналіз обсягів виручки та надходжень до бюджетів і відрахувань у державні цільові фонди буде здійснено на підставі статистичної і фінансової звітності перевізників.

Розробник: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ начальник управління житлово-комунального господарства А.М. Кушніренко

Керівник регуляторного

органу: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ міський голова А. В. Лінник