

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту регуляторного акта - рішення виконкому Ужгородської міської ради „Про тариф на міські пасажирські перевезення”.

I. Визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом регулювання

Аналіз регуляторного впливу до проєкту рішення виконкому міської ради "Про тариф на міські пасажирські перевезення" підготовлено згідно із Законом України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності" та Постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року №308 "Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акту", зі змінами.

На сьогоднішній день у місті діє рішення виконавчого комітету Ужгородської міської ради від 24.07.2019 № 263 " Про тарифи на міські пасажирські перевезення", яким встановлено тариф на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху, в розмірі 7 грн. для визначеного кола суб'єктів підприємницької діяльності, та скасовано рішення виконкому 28.03.2018 № 97 „Про тарифи на міські пасажирські перевезення”, яким було встановлено вартість проїзду в розмірі 5 грн.

При підготовці рішення 24.07.2019 року № 263 "Про тарифи на міські пасажирські перевезення", виконавчий комітет Ужгородської міської ради звернувся до Державної регуляторної служби, яка є, відповідно до законодавства України, уповноваженим органом щодо здійснення державної регуляторної політики, щодо визначення даного проєкту рішення регуляторним актом, та чи мають до нього застосовуватися вимоги закону щодо проходження стадій створення та функціонування регуляторних актів.

У березні місяці 2019 року Державна регуляторна служба надала відповідь що даний проєкт рішення не є регуляторним актом і до нього не застосовуються вимоги Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності".

28 жовтня 2019 року Державна регуляторна служба на своєму офіційному сайті видала нові роз'яснення щодо необхідності реалізації регуляторних процедур під час встановлення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, де визнає дане рішення як регуляторний акт та необхідність проведення реалізації процедур передбачених Законом України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності", а саме: планування діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів, підготовка аналізу регуляторного впливу проєкту регуляторного акту, оприлюднення проєкту та аналізу регуляторного впливу до нього з метою одержання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб, їх об'єднань.

Враховуючи вищенаведене та звернення перевізників, було розроблено проєкт рішення "Про тариф на міські пасажирські перевезення" з проведенням процедур передбачених Законом України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності".

Для забезпечення надання послуг пасажирських перевезень у місті Ужгород працює 5 автопідприємств: Комунальне підприємство "Ужгородський муніципальний транспорт" Ужгородської міської ради, товариство з обмеженою відповідальністю "Транс-Уж", акціонерне товариство "Ужгородське АТП-12107", товариство з обмеженою відповідальністю "Паннонія Авто-Центр" та приватне підприємство "ШК-ТРАНС". Відповідно до проведеного комплексного обстеження пасажиропотоків на міських автобусних маршрутах загального користування перевозиться 22 520 412 пасажирів у рік.

У відповідності до Закону України „Про автомобільний транспорт” основною метою діяльності суб’єктів підприємницької діяльності (перевізників) є надання послуг з перевезення пасажирів автобусами на міських маршрутах загального користування в звичайному режимі на договірних засадах із органами місцевого самоврядування.

Відповідно до статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт" тарифна політика в цій галузі має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, а також сприяти вирішенню низки інших важливих завдань.

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 (надалі – Методика).

Для здійснення виробничої діяльності до складу прямих матеріальних витрат включаються витрати, пов'язані з використанням: палива, мастильних матеріалів, шин, акумуляторних батарей (включаючи транспортно-заготівельні витрати), інших матеріалів та складників, що використовуються безпосередньо для забезпечення виконання перевезень пасажирів і здійснення технологічних операцій у процесі підготовки автомобільних транспортних засобів до експлуатації та є необхідними компонентами процесу надання послуг.

На теперішній час, при поверненні до тарифу у розмірі 5 грн., тариф не буде відшкодовувати в повному обсязі витрати на послуги перевізників.

Вартість пально-мастильних матеріалів:

Таблиця 1

Показники роздрібної ціни	Січень 2018	Жовтень 2019
Дизельне пальне	24,81	27,54
Газ	12,29	12,10

Зросли й інші складові собівартості перевезень, у тому числі:

- вартість автошин з 1386/1750/3828/4086 грн. до 1800/4140/4590/4800 грн. (у середньому потрібно 6 коліс на автобус);

- вартість акумуляторної батареї з 2550/2535/3249 грн. до 2535/2850/3440 грн.

- тарифна годинна ставка водія з 38,75/39,12 грн. до 48,95/49,43грн.

Враховуючи вищевикладені фактори, перевізники подали розрахунки тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, який працює у звичайному режимі.

Штучне утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті на рівні січня 2018 року є невиконанням статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт" та призведе до погіршення фінансового стану автопідприємств-перевізників, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недотримання належних умов оплати праці, і, як результат, ненадання пасажирських послуг громадянам.

Відповідно до статті 29 Закону України "Про автомобільний транспорт" органи місцевого самоврядування можуть регулювати тариф на послуги з пасажирського транспорту за умови компенсації витрат автомобільного перевізника.

У разі регулювання тарифів, з міського бюджету, необхідно буде виділити на компенсацію автомобільним перевізникам міських автобусних маршрутів загального користування різниці в тарифі значні суми. Орієнтовна сума виплат становитиме:

- при тарифі 5 грн. – 45 040 824 грн.

- при тарифі 6 грн. – 22 520 412 грн.

Відповідно до статті 5 Закону України "Про автомобільний транспорт" 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 і фізичних осіб – суб'єктів господарювання незалежно від форм власності.

У зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності, за пропозиціями перевізників, виникла необхідність реалізації повноважень виконавчого органу місцевого самоврядування (виконкому міської ради) з перегляду та установлення нового тарифу на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху, в місті Ужгород.

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

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

Таблиця 2

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання:	+	-
у тому числі суб'єкти малого	+	-

підприємництва		
----------------	--	--

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є встановлення в місті Ужгород тарифу на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють у звичайному режимі руху, визначеному колу суб'єктів підприємницької діяльності з метою створення умов для захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифів на надання транспортних послуг та автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

Таблиця 3

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Ухвалення запропонованого проекту рішення
Альтернатива 2	Передбачити видатки з міського бюджету для компенсації автотранспортним підприємствам різниці у тарифі для перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють у звичайному режимі руху
Альтернатива 3	Залишити тарифи на перевезення пасажирів на рівні січня 2018 року.

2. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Таблиця 4

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Організація міських пасажирських перевезень відповідно до чинного законодавства України та потреб користувачів послуги, сприяння подальшому розвитку конкурентного середовища у сфері пасажирських перевезень	Витрати часу та матеріальних ресурсів відповідно до вимог Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності" зі змінами.
Альтернатива 2	Можливість установлювати регульований тариф на послуги з перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування	Щороку автоперевізниками перевозиться 22 520 412, у разі компенсації різниці в тарифах, з бюджету міста необхідно буде вилучити не менше 45 040 824 грн.,

		що приведе до зменшення видатків на соціальні програми, перерозподілу видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіта, медицина, житлово-комунальне господарство та інше)
Альтернатива 3	Вигоди відсутні	Недотримання вимог статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт" призведе до погіршення фінансового стану автопідприємств-перевізників, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недотримання належного рівня оплати праці, і, як наслідок, припинення діяльності з надання пасажирських перевезень

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Таблиця 5

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Забезпечення організації пасажирських перевезень відповідно до потреб мешканців міста	Оплата вартості послуги з перевезення громадським транспортом, згідно з тарифом установленим відповідно до Методики.
Альтернатива 2	Тариф на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють у звичайному режимі руху, не підвищується	Виділення компенсації авто перевізникам з бюджету міста в сумі не менше 45 040 824 грн., що приведе до зменшення видатків на соціальні програми, перерозподілу видатків міського бюджету за рахунок інших галузей
Альтернатива 3	Тариф на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють у звичайному режимі руху, не	Припинення або зменшення здійснення оборотних рейсів на нерентабельних

	підвищується	автобусних маршрутах, що в свою чергу призведе до збільшення витрат на оплату, вартості транспортних послуг.
--	--------------	--

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Таблиця 6

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	-	-	5	-	5
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	100	-	100

Таблиця 7

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Отримання вигоди від провадження господарської діяльності з надання транспортних послуг на міських пасажирських маршрутах загального користування: - забезпечення мешканців міста сталими пасажирськими перевезеннями; - гідна оплата праці найманих працівників; - можливість оновлення рухомого складу; - безпека дорожнього руху пасажирського перевезення	Витрати на забезпечення пасажирських перевезень на маршрутах міста загального користування
Альтернатива 2	Отримання вигоди від провадження діяльності з надання транспортних послуг на міських пасажирських маршрутах загального користування за рахунок компенсації збитків з міського бюджету	Витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері можливі у сумі не менше 45 040 824 грн.; підготовка матеріалів та звітування до

		уповноваженого органу для отримання компенсації з міського бюджету; збитки від очікування надходжень компенсації з міського бюджету
Альтернатива 3	Вигоди відсутні	Збитки перевізників від економічно необґрунтованого тарифу; погіршення технічного стану рухомого складу підприємств; втрата кваліфікованих працівників; можливе закриття або банкрутство підприємств

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Оцінка ступеня досягнення визначених цілей визначається за чотирибальною системою, де:

4 – цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблеми більше не буде);

3 – цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми будуть усунуті);

2 – цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі чи критичні її аспекти залишаться невирішеними);

1 – цілі ухвалення регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема залишається)

Таблиця 8

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за 4-бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	4	Забезпечує повне досягнення цілей ухвалення регуляторного акта з оптимальними витратами для територіальної громади, суб'єктів господарської діяльності й органів місцевого самоврядування (установлення в місті Ужгород

		тарифу на послугу з перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування з метою створення умов для захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифу на надання транспортних послуг та авто перевізників від провадження збиткової діяльності).
Альтернатива 2	3	Цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягнуті частково (проблема буде частково вирішена, але з бюджету міста необхідно буде вилучити не менше 45 040 824 грн., які можуть бути спрямовані на фінансування бюджетної сфери в галузях освіти, охорони здоров'я, соціального захисту, житлово-комунального та дорожнього господарства, транспорту та ін. При цьому навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактора до вільної конкуренції в авто перевізників).
Альтернатива 3	1	Цілі ухвалення регуляторного акта не можуть бути досягнуті. Порушення вимог статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт" призведе до погіршення фінансового стану авто підприємств-перевізників, втрата кваліфікованих працівників, і як результат, припинення діяльності з надання пасажирських послуг громадянам.

Оцінка впливу регуляторного акта на конкуренцію в рамках проведення аналізу регуляторного впливу*

Таблиця 9

Категорія впливу	Відповідь
1	2
А. Обмежує кількість або звужує коло постачальників. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні

1. Надає суб'єкту господарювання виключні права на послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Ні
2. Запроваджує режим ліцензування, надання дозволу або вимогу погодження підприємницької діяльності з органами влади	Ні
3. Обмежує здатність окремих категорій підприємців постачати товари чи надавати послуги (звужує коло учасників ринку)	Ні
4. Значно підвищує вартість входження в ринок або виходу з нього	Ні
5. Створює географічний бар'єр для постачання товарів, виконання робіт, надання послуг або інвестицій	Ні
Б. Обмежує здатність постачальників конкурувати. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Обмежує здатність підприємців визначати ціни на товари чи послугу	Ні
2. Обмежує можливість постачальників рекламувати або здійснювати маркетинг товарів чи послуг	Ні
3. Установлює стандарти якості, що надають необґрунтовану перевагу окремим постачальникам порівняно з іншими, або стандарти вищого рівня якості, ніж той, який обрали б окремі достатньо поінформовані споживачі	Ні
4. Суттєво збільшує витрати інших суб'єктів підприємництва порівняно з іншими (зокрема внаслідок дискримінаційного ставлення до діючих та нових учасників ринку)	Ні
В. Зменшує мотивацію постачальників до активної конкуренції. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Запроваджує режим саморегулювання або спільного регулювання	Ні
2. Вимагає або заохочує публікувати інформацію про обсяги виробництва чи реалізацію, ціни та витрати підприємств	Ні
Г. Обмежує вибір та доступ споживачів до необхідної інформації Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Обмежує здатність споживачів вирішувати в кого купувати товар	Ні
2. Знижує мобільність споживачів унаслідок підвищення прямих або непрямих витрат на заміну постачальника	Ні

3. Суттєво обмежує чи змінює інформацію, необхідну для ухвалення раціонального рішення щодо придбання чи продажу товару	Ні
---	----

Таблиця 10

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Організація міських пасажирських перевезень відповідно до чинного законодавства України та потреб мешканців міста; сприяння подальшому розвитку конкурентного середовища у сфері пасажирських перевезень.	Витрати часу та матеріальні ресурси для підготовки регуляторного акта й забезпечення виконання його вимог Для пасажирів затверджений тариф на послуги з перевезення громадським транспортом відповідно до Методики. Для суб'єктів господарювання витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері	Забезпечує досягнення цілей ухвалення регуляторного акта з метою створення умов для захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифів на надання транспортних послуг та автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності.
Альтернатива 2	Можливість установлювати регульований тариф на послуги з перевезення пасажирів. Тариф на перевезення одного пасажирів автобусами міського	Проблема буде частково вирішена, але з бюджету міста потрібно буде вилучити не менше 45 040 824 грн., які можуть бути спрямовані на фінансування	Цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягнуті майже повною мірою

	сполучення, що працюють у звичайному режимі руху, не підвищується для пасажирів.	бюджетної сфери в галузях освіти, охорони здоров'я, соціального захисту, житлово-комунального та дорожнього господарства, транспорту та ін. При цьому навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактора до вільної конкуренції в автоперевізників.	
Альтернатива 3	Відсутні	Недотримання вимог статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт", що призведе до погіршення фінансового стану авто підприємств-перевізників, втрата кваліфікованих працівників, і як результат, припинення діяльності з надання пасажирських послуг громадянам.	Цілі не можуть бути досягнуті

Таблиця 11

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1	При упровадженні зазначеної альтернативи забезпечується виконання вимог статті 10 Закону України "Про автомобільний транспорт". Організація міських пасажирських перевезень відповідно до законодавства України та потреб мешканців міста, сприяння подальшому розвитку конкурентного середовища у сфері надання послуг з перевезення пасажирів.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств; ліцензійних умов; регулювання тарифу на дані послуги; динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоку); зміни рухомого складу; збільшення вартості палива та запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу; соціально-економічна напруга та ін.
Альтернатива 2	Цілі ухвалення регуляторного акта можуть бути досягненні частково, але з бюджету міста потрібно буде вилучити не менше 45 040 824 грн., які можуть бути спрямовані на фінансування бюджетної сфери в галузях освіти, охорони здоров'я, соціального захисту, житлово-комунального та дорожнього господарства, транспорту та ін. При цьому навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактора до вільної конкуренції в автоперевізників.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств; ліцензійних умов; регулювання тарифу на дані послуги; динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоку); зміни рухомого складу; збільшення вартості палива та запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу; соціально-економічна напруга та ін.
Альтернатива 3	Проблема залишається невирішеною. Призведе до недотримання вимог статті 10 Закону України "Про	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних

	автомобільний транспорт", погіршення фінансового стану авто підприємств-перевізників, втрати кваліфікованих працівників, і як результат, припинення діяльності з надання пасажирських послуг громадянам.	підприємств; ліцензійних умов; регулювання тарифу на дані послуги; динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоку); зміни рухомого складу; збільшення вартості палива та запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу; соціально-економічна напруга та ін.
--	--	---

Вирішення проблеми можливе лише шляхом ухвалення проєкту рішення виконкому міської ради „Про тариф на міські пасажирські перевезення”, яким установлюється в місті Ужгород тариф на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху, з метою захисту пасажирів від необґрунтованого збільшення тарифів на транспортні послуги та автоперевізників від провадження збиткової діяльності.

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

На дію регуляторного акта можливий вплив зовнішніх чинників – ухвалення змін та доповнень до чинного законодавства в цій сфері, зміна економічних процесів. У такому випадку рішення виконкому міської ради потребує внесення змін та доповнень, що вплине на розмір тарифу на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування.

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

Автоперевізниками надані розрахунки щодо встановлення в місті Ужгород тарифу на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху.

Рішення набуває чинності після його ухвалення та оприлюднення в засобах масової інформації. Запропонований спосіб досягнення цілей є вирішення проблеми й ґрунтується на загальнообов'язковості виконання норм зазначеного рішення всіма учасниками.

Для забезпечення виконання вимог чинного законодавства України, відповідно до Положення про порядок прийняття регуляторних актів Ужгородської міської ради, її виконавчого комітету, затвердженого рішенням сесії Ужгородської міської ради 30.05.2019 №1530, документи з регуляторної діяльності підлягають оприлюдненню на офіційному веб-сайті Ужгородської

міської ради та її виконавчого комітету в мережі Інтернет (підрозділ "Нормативні акти/Регуляторна діяльність www.rada-uzhgorod.gov.ua) з метою отримання зауважень та пропозицій у термін, визначений Законом України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності".

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

Дія регуляторного акту розповсюджується на суб'єктів господарювання, які організовують і провадять діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів у м. Ужгород (додатки 1 - 3: витрати на одного суб'єкта господарювання великого й середнього підприємництва, що виникають унаслідок дії регуляторного акту, бюджетні витрати на адміністрування суб'єктів великого й середнього підприємництва, ТЕСТ малого підприємництва /М-Тест/).

Ухвалення цього регуляторного акту дасть змогу установлення тарифу на перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху, розрахунок якого виконано відповідно Методики, що створить умови для захисту автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності, його коригування в спосіб, визначений чинним законодавством України. Для членів територіальної громади міста Ужгорода – забезпечить надання сталих пасажирських перевезень, для перевізників – гідну оплату праці найманого персоналу, що, у свою чергу, призведе до задоволення усіх сторін у питаннях організації роботи пасажирського транспорту міста.

Таким чином, отримується загальний позитивний ефект від запровадження регуляторного акту.

VII. Обґрунтування терміну дії запропонованого регуляторного акту.

Запропонований регуляторний акт упроваджується на необмежений термін дії або до прийняття нових нормативних актів, що регламентуватимуть діяльність перевезень пасажирів на міських пасажирських маршрутах загального користування. У разі потреби вноситимуться зміни до нього, у тому числі за підсумками аналізу відстеження його результативності.

VIII. Показники результативності регуляторного акту

Показниками результативності запровадження цього регуляторного акту слід вважати:

- рівень відшкодування тарифами витрат, пов'язаних з наданням послуг з перевезення пасажирів автотранспортом, що працює в звичайному режимі відповідно до поданих перевізниками розрахунків;
- обсяги міських пасажирських перевезень;
- скорочення кількості скарг пасажирів на якість надання послуг.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акту

Відстеження результативності нормативно-правового акта буде здійснюватися відповідно до Закону України „Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”, на підставі статистичних даних та даних, наданих перевізниками.

Базове відстеження здійснюється до дня набуття чинності регуляторного акту з метою оцінки стану суспільних відносин, на врегулювання яких спрямована дія акта.

Повторне відстеження здійснюється через рік після набуття чинності актом, але не пізніше двох років, якщо рішенням регуляторного органу, що ухвалив цей акт, не встановлено більш ранній строк, з метою оцінки ступеня досягнення цілей, визначених цим актом. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, установлених під час базового відстеження.

Періодичне відстеження здійснюється раз на три роки, починаючи від дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності, у тому числі в разі, коли дію акта було продовжено після закінчення цього терміну.

Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, установлених під час повторного відстеження.

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватися відповідальним за його розробку підрозділом – управлінням економічного розвитку міста Ужгородської міської ради шляхом аналізу статистичних даних.

Начальник управління

Павло ЛОГВІНОВ

*Додаток 1
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта –рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

***ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого й середнього
підприємництва, що виникають унаслідок дії регуляторного акта***

У місті Ужгород суб'єкти господарювання, що проваджують діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, які належать до великого та середнього підприємництва та є переможцями конкурсу – відсутні.

*Додаток 2
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта – рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

***Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання суб'єктів великого й середнього
підприємництва***

У зв'язку з відсутністю суб'єктів господарювання, що проваджують діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, які належать до великого та середнього підприємництва та є переможцями конкурсу, бюджетні витрати не передбачено.

*Додаток 3
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта – рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

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 детального переліку процедур, виконання яких необхідне для здійснення регулювання, були проведені міською міжвідомчою комісією з питань реалізації державної цінової політики у житлово-комунальному господарстві та на міському пасажирському транспорті з окремими суб'єктами малого бізнесу, що проходили в листопаді 2019 року, відображені в таблиці:

Таблиця 1

№ з/п	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Засідання міської міжвідомчої комісії з питань реалізації державної цінової політики у житлово-комунальному господарстві та на міському пасажирському транспорті (07.11.2019)	10	За результатами попереднього обговорення проекту рішення та проведених у процесі його підготовки консультацій, міська міжвідомча комісія з питань реалізації державної цінової політики у житлово-комунальному господарстві та на міському пасажирському транспорті запропонувала винести на обговорення необхідність перезатвердження тарифів на послугу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі)

Відповідно до вимог Постанови Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року №1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (надалі – Постанова №1081) неможливо спрогнозувати скільки підприємств, якої величини та які маршрути виграють у конкурсі. У зв'язку з означеним бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва доцільно розраховувати для 1 од.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Відповідно до тверджень суб'єктів господарювання додаткових витрат при прийнятті даного регуляторного акту не передбачено.

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

Відповідно до тверджень суб'єктів господарювання додаткових витрат при прийнятті даного регуляторного акту не передбачено.

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

Для суб'єктів бізнесу коригуючим (пом'якшувальним) заходом є можливість брати участь у конкурсі з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування відповідно до вимог Постанови №1081, перемогти в ньому та проваджувати господарську діяльність, отримуючи відповідну вигоду. Додаткові пом'якшувальні заходи для суб'єктів малого бізнесу розробити неможливо у зв'язку з вимогами Постанови №1081.