**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проєкту розпорядження начальника Балаклійської міської**

**військової адміністрації Ізюмського району Харківської області**

**«Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду** **в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті**

 **загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області»**

Аналіз регуляторного впливу проєкту розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області» розроблений на виконання та з дотриманням вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.04 № 308.

**Розробник проєкту регуляторного акта** – Управління житлово-комунального господарства, транспорту та благоустрою Балаклійської міської ради Харківської області (далі – Управління).

**1. Визначення проблеми**

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17 січня 2017 року №1812-VIII передбачена можливість впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в пасажирському транспорті.

Органам місцевого самоврядування надані повноваження із впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в пасажирському транспорті (в тому числі електронний квиток) в пасажирському транспорті загального користування незалежно від форм власності, самостійно визначати порядок їх функціонування та передбачити можливість пільгового використання електронного квитка особами, які відповідно до законодавства мають право на такий проїзд в пасажирському транспорті.

Прийняття рішення про запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті має бути нормативно врегульовано шляхом визначення механізму функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Функціонування автоматизованої системи оплати проїзду, механізм взаємодії користувачів громадського пасажирського транспорту, організатора перевезень, перевізників, агентів, контролерів, оператора мають бути врегульовані шляхом прийняття виконавчим комітетом Балаклійської міської ради Харківської області рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області (надалі АСООП).

У період дії воєнного стану в Україні та 30 днів після його припинення чи скасування відповідно до постанови Верховної Ради України від 16.11.2022 №2777-ІХ «Про здійснення начальниками військових адміністрацій населених пунктів у Харківській області повноважень, передбачених частиною другою статті 10 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» начальнику Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області надані повноваження Балаклійської міської ради Харківської області, її виконавчого комітету, міського голови.

Враховуючи викладене, у період дії воєнного стану питання функціонування АСООП, механізм взаємодії користувачів громадського пасажирського транспорту, організатора перевезень, перевізників, агентів, контролерів, оператора на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області мають бути врегульовані шляхом прийняття розпорядження начальником Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області про впровадження АСООП в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області.

Функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування має бути забезпечено Оператором, який здатний організувати функціонування єдиної системи, оплату перевізникам наданих послуг, гарантію отримання пасажирами якісних транспортних послуг за умови їх належної сплати. Також необхідно передбачити порядок взаємодії з іншими учасниками процесу.

Існуюча система оплати та контролю проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області є застарілою та має багато недоліків:

- використання паперових квитків (часто взагалі відсутні), що не дає можливості проконтролювати реальний пасажиропотік на маршрутах громадського транспорту і відповідно – обіг готівкових коштів;

- відсутній реальний контроль фактичної кількості перевезених пасажирів пільгової категорії;

- не забезпечує належного рівня безпеки перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування.

Впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в міському та приміському пасажирському транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області сприятиме:

- максимальному підвищенню прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;

- наданню повної, достовірної та деталізованої інформації про надані перевізниками послуги по перевезенню пасажирів для вирішення завдань аналізу та планування пасажирських перевезень;

- уникнення можливості використання фальшивих проїзних документів;

- зменшенню експлуатаційних витрат перевізників на організацію контролю по збору виручки;

- підвищенню економічних показників роботи перевізників за рахунок використання зібраної в системі інформації для запровадження та підтримки гнучкої системи тарифів, впровадження нових продуктів та способів оплати;

- підвищенню прибутковості з надання послуг по перевезенню пасажирів і, як наслідок, скорочення бюджетного фінансування;

- створенню необхідних умов для взаємодії з іншими перевізниками.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Групи (підгрупи)** | **Так** | **Ні** |
| Громадяни | так | - |
| Держава, органи місцевого самоврядування - Балаклійська міська рада Харківської області та її виконавчі органи | так | - |
| Суб’єкти господарювання, | так | - |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва\* | так | - |

Введення оператора у правовідносини з надання перевізниками мешканцям та гостям громади транспортних послуг, метою якого є забезпечення функціонування автоматизованої системи оплати проїзду, має сприяти здійсненню ним контролю за режимом руху транспортних засобів, станом оплати проїзду, дотримання вимог нормативно-правових актів у сфері надання послуг з перевезення пасажирів громадським пасажирським транспортом загального користування, а також підвищить безпеку дорожнього руху.

Відомості щодо руху транспортних засобів, обладнаних автоматизованою системою оплати проїзду, дозволить також оптимізувати мережу маршрутів пасажирського транспорту загального користування.

**Обґрунтування чому проблема не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів і потребує державного регулювання:**

Дана проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі механізми відсутні. Вирішення проблеми можливе лише шляхом прийняття рішення про впровадження АСООП в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на відповідній території, що належить до власних повноважень виконавчих органів відповідних рад.

**Обґрунтування, чому визначена проблема не може бути розв’язана за допомогою діючих регуляторних актів:**

Чинні регуляторні акти не врегульовують дані відносини, оскільки впровадження АСООП в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на відповідній території належить до власних повноважень виконавчих органів відповідних рад.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Метою регулювання є впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту, створення економічної привабливості та зручної для пасажирів транспортної системи в громаді на основі сучасних технологій.

Цілями даного регуляторного акта є:

- покращення якості наданих послуг;

- підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;

- максимальне підвищення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;

- отримання повної, достовірної та деталізованої інформації про надані перевізниками послуги по перевезенню пасажирів та обсяги пасажироперевезень на різних маршрутах в різні часові проміжки дня;

- оптимізація використання рухомого складу та маршрутної мережі громади на основі аналізу пасажиропотоку;

- реалізація гнучкої тарифної політики;

- здійснення контролю оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті загального користування;

- підвищення обсягів збору виручки;

- організація безготівкової оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті загального користування;

- здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів;

- підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи пасажирського транспорту.

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

3.1.Визначення альтернативних способів.

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Не забезпечує досягнення цілей |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Забезпечує досягнення цілей державного регулювання |
| Альтернатива 3 Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | Не є можливим |

3.2. Оцінка обраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави та органів місцевого самоврядування:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Відсутні | Компенсація пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами за не чітким механізмом. |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Контроль та облік перевезень громадським транспортом загального користування у межах громади | Компенсація пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами за чітким механізмом, додаткові премії за якісне виконання перевезень. |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | Відсутні | Компенсація пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами не відбувається за чітким механізмом. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості. | Сплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання послуг належної якості. |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Захист інтересів громадян, в тому числі пільгових категорій, забезпечення можливості отримання послуг належної якості, покращення транспортного обслуговування. | Додаткові витрати у громадян відсутні. |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | Мінімальні, оскільки у повному обсязі неможливо здійснити контроль за оплатою проїзду та за якістю надання послуг. | Додаткові витрати у громадян відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **Великі** | **Середні** | **Малі** | **Мікро** | **Разом** |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | - | 2 | - | 2 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотки | - | - | 100% | - | 100 % |

Створення прозорих умов конкуренції на ринку пасажирських перевезень. Забезпечення прозорої та стабільної структури доходів перевізників та система запобіжних заходів щодо детінізації доходів.

Створення умов для перенаправлення прибутку в інноваційний розвиток перевізників.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Відсутні. | Додаткові витрати відсутні. |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Перевезення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійсності обслуговування, що дозволить збільшити суб’єкту господарювання обсяг виручки.Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів. | Кошти оператора |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | Відсутні | Не визначені |

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

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

4 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

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

1 – цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)** | **Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)** | **Коментарі щодо присвоєння відповідного бала** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | 1 | Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | 4 | Зазначений спосіб не створює додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє здійсненню належного контролю за станом оплати та за станом надання послуг тощо. |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | 1 | Відсутність дієвого контролю за станом оплати послуг та роботою транспорту не призведе до надання послуг належної якості у всіх випадках, частково підвищить якість надання послуг. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності** | **Вигоди (підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень. | У громадян додаткові витрати відсутні. Держава, а саме міська рада, може витрачати зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень. | Відсутність механізму регулювання оплати проїзду в автомобільному пасажирському транспорті не призводить до зростання якості таких послуг та їх безпеки.Проблема продовжує існувати. |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Вигоди держави, а саме міської ради, полягатимуть в об'єктивних обсягах відшкодування пільгових перевезень. Вигоди громадян полягатимуть в отриманні послуг належної якості та безпеки. Суб'єкти господарювання отримують можливість надавати послуги з перевезень за графіком руху, незалежно від завантаженості салону транспортного засобу, зможуть отримувати реальні компенсації пільгових перевезень. | Відсутні у громадян, витрати лише оператора | Запровадження автоматизованої системи оплати проїзду передбачено вимогами законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», «Про автомобільний транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні». Це призведе до можливості дієвого контролю за станом пасажирських перевезень, підвищення рівня їх безпеки та якості.Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | ВідсутніГромадяни практично не отримують вигоди. Суб’єкти господарювання можуть отримувати певні компенсації. Вигоди у держави, а саме міської ради, відсутні. | Не визначеніДля громадян витрати відсутні. Витрати суб’єктів господарювання включатимуть: витрати пов’язані з програмним забезпеченням АСООП, витрати щодо сплати коштів Оператору АСООП за виконання функцій, визначених згідно з договором. Витрати, які понесуть суб’єкти господарювання неможливо прорахувати на даному етапі. | Проблема продовжує існувати.Запровадження даної альтернативи не призведе до очікуваного результату. Контроль за справлянням плати та обліком пасажирських перевезень не буде здійснюватися належним чином. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту** |
| Альтернатива 1Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін | Вигоди від існуючого механізму оплати послуг з пасажирських перевезень відсутні. Альтернатива неприйнятна, так як не вирішує проблемних питань та не задовольняє вимогам на сучасному етапі пасажирських перевезень | Не передбачається |
| Альтернатива 2Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта | Передумовою для використання АСООП згідно із вимогами Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» є затвердження Правил користування міським та приміським пасажирським транспортом на автобусних маршрутах загального користування на території Звягельської міської територіальної громади. Створення передумов для детінізації доходів суб’єктів господарювання, які надають послуги з пасажирських перевезень. Забезпечення впливу на рівень контролю за повнотою оплати проїзду. Забезпечення можливості для створення аналітичної бази для проведення оптимізації та вдосконалення маршрутної мережі громади. | Внесення зміни до чинного законодавства України, що можуть призвести до необхідності внесення змін до регуляторного акта |
| Альтернатива 3Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів | Не прийнятна, так як не вирішує проблемних питань | Не передбачається |

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

Механізм, що забезпечує необхідні передумови для запровадження АСООП в пасажирському транспорті загального користування передбачає:

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

- порядок використання проїзних документів в салоні транспортних засобів;

- порядок контролю оплати проїзду;

- права і обов’язки оператора пасажирських перевезень пасажирським транспортом загального користування;

- встановлення прав та обов’язків інших учасників транспортного процесу (організатора перевезень, перевізників, водіїв, контролерів, пасажирів, агентів тощо), що виникають в умовах застосування АСООП в міському пасажирському транспорті загального користування.

Реалізація зазначеного механізму здійснюється шляхом прийняття рішення виконавчим комітетом Балаклійської міської ради Харківської області, а у період воєнного стану в Україні та 30 днів після його припинення чи скасування розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області».

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

- етапи впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування та їх терміни. Дійсно, проєкт впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування є новим для громади проєктом і містить цілий ряд ризиків, в тому числі на законодавчому рівні, тому порушення термінів його впровадження може негативно вплинути на ефективність запропонованого механізму розв’язання проблеми;

- 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 домінують над негативними. Для закріплення позитивного ефекту необхідно забезпечити масове інформуванням громадян і перевізників щодо очікуваних позитивних наслідків;

- зручність для громадян нового порядку придбання та використання нових проїзних документів. Проблеми передбачається вирішувати за рахунок створеної широкої та зручної для потенційних пасажирів мережі придбання та поповнення проїзних документів, різноманітності тарифних планів, встановлення валідаторів біля кожних дверей транспортних засобів, безконтактної системи реєстрації, яка передбачена технічними умовами розробки та впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування, а також широкого інформування населення з питань порядку придбання і застосування проїзних документів.

Можливості впровадження та виконання умов регуляторного акту виконавчими органами Балаклійської міської ради Харківської області, 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 результаті запровадження у повному обсязі АСООП в громадському пасажирському транспорті загального користування, контроль та нагляд за додержанням умов регуляторного акту можна буде здійснювати оперативно, а по певних параметрах - у режимі реального часу.

Контроль та нагляд за додержанням умов регуляторного акту з використанням аналітичних даних у перший рік функціонування автоматизованої системи в повному обсязі доцільно здійснювати щоквартально, а у подальшому щорічно.

Організаційні заходи для провадження регулювання:

- розробка проєкту регуляторного акта – розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області»;

- розміщення запропонованого проєкту регуляторного акта з відповідним аналізом регуляторного впливу на офіційному веб-сайті Балаклійської міської ради Харківської області: balakleyamer.gov.ua з метою отримання зауважень та пропозицій від громадськості, фізичних та юридичних осіб, їх об’єднань,

- врахування або мотивоване відхилення отриманих зауважень та пропозицій (у разі їх надходжень);

- отримання пропозицій по удосконаленню від Державної регуляторної служби України;

- прийняття розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області»;

- оприлюднення розпорядження у встановленому законодавством порядку на офіційному веб-сайті Балаклійської міської ради Харківської області: balakleyamer.gov.ua;

- проведення заходів з відстеження результативності прийнятого розпорядження та підготовка звітів про відстеження протягом його дії.

**VІ. 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**

Витрати на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва не передбачаються.

Орган, який несе витрати пов’язані з розробкою регуляторного акту, контролем за його виконанням, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акту – Управління житлово-комунального господарства, транспорту та благоустрою Балаклійської міської ради Харківської області.

Строк, який займають усі етапи прийняття регуляторного акту (розробка, оприлюднення, аналіз та інші регуляторні процедури) відповідно до плану діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів Балаклійської міської ради Харківської області та Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області на 2025 рік (зі змінами).

Процедура адміністрування регулювання для суб’єктів підприємництва Балаклійською міською радою Харківської області та її виконавчими органами не здійснюватиметься, відповідні кошти з міського бюджету не виділяються.

Очікуваними результатами прийняття регуляторного акту є досягнення у повному обсязі визначених цілей державного врегулювання та створення необхідних умов для запровадження АСООП в громадському пасажирському транспорті загального користування.

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

- запровадження реального та об’єктивного контролю роботи транспортних засобів на маршрутах громади, прозорість збору виручки;

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

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

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

Розрахунок згідно з додатком 2 не здійснюється, оскільки кількість суб’єктів на яких поширюється регулювання, становить 2 суб’єкта малого підприємництва, у зв’язку з чим здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта додається.

**VІІ. Обґрунтування запропонованого строку чинності регуляторного акта**

Оскільки дія регуляторного акту забезпечує функціонування АСООП в громадському пасажирському транспорті загального користування, строк дії регуляторного акту пропонується не обмежувати.

Рішення виконавчого комітету Балаклійської міської ради Харківської області, а у період воєнного стану в Україні та 30 днів після його припинення чи скасування розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області є регуляторним нормативно-правовим актом, обов’язковим на всій території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області. Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений термін, що співвідноситься з цілями запровадження цього регуляторного акта та із механізмами його впровадження. Але, у випадку прийняття нормативно-правових актів вищого рівня, які регулюють це питання, рішення виконавчого комітету Балаклійської міської ради Харківської області або розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області буде переглянуто або скасовано.

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

Виходячи з цілей державного регулювання, які визначені у другому розділі аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

- кількість перевезених пасажирів за рік (в т.ч. пільгових категорій) на міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області;

- розмір надходжень (виручки) від запровадження АСООП перевізникам на міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області;

- розмір компенсаційних виплат перевізникам з бюджету Балаклійської міської територіальної громади за перевезення пільгової категорії населення на міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області;

- кількість скарг та зауважень від мешканців міста щодо роботи перевізників на міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області;

- запровадження реального та об’єктивного контролю роботи транспортних засобів на міських та приміських маршрутах пасажирського автомобільного транспорту загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області;

- накопичення необхідного аналітичного матеріалу для подальшого вдосконалення транспортної системи на міських та приміських маршрутах пасажирського автомобільного транспорту загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області.

Передбачається забезпечити максимально високий рівень поінформованості як суб’єктів господарювання, так і громадян, з основних положень регуляторного акту. З суб’єктами господарювання - перевізниками будуть проведені спеціальні інструктажі. Поінформованість громадян буде забезпечена за допомогою широкого висвітлення питання у друкованих та електронних засобах масової інформації. Основні положення регуляторного акту також будуть розміщені у салонах транспортних засобів, що здійснюють пасажирські перевезення загального користування.

**ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження** **результативності регуляторного акта**

Цільові групи осіб на яких розповсюджується дія регуляторного акту – мешканці та гості Балаклійської міської територіальної громади Харківської області, суб’єкти господарювання.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Управлінням житлово-комунального господарства, транспорту та благоустрою Балаклійської міської ради Харківської області на підставі статистичних даних, даних, отриманих від оператора за результатами проведеного конкурсу та соціологічних даних, отриманих у вигляді зауважень та пропозицій від громадян - пасажирів, суб’єктів господарювання – перевізників та від інших зацікавлених осіб.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде проведене до дня набрання чинності цього регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання ним чинності.

За результатами повторного відстеження буде можливо здійснити порівняння показників базового та повторного відстеження та у разі виявлених проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження результативності - один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акту.

За результатами відстежень буде можливим порівняти показники результативності дії регуляторного акту. У разі виявлених проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акту.

Метод проведення відстеження результативності - статистичний.

Після виконання відповідних відстежень будуть підготовлені звіти про результативність регуляторного акта, які будуть розміщені на офіційному веб-сайті Балаклійської міської ради Харківської області:  balakleyamer.gov.ua.

**Начальник відділу –**

**заступник начальника управління Володимир ЯЦЕНКО**

**Додаток до аналізу регуляторного впливу**

**ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)**

**1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.**

За участю фахівців Управління житлово-комунального господарства, транспорту та благоустрою Балаклійської міської ради Харківської області, відділу економічного розвитку та інвестицій Балаклійської міської ради Харківської області, Управління соціального захисту Балаклійської міської ради Харківської області проводилися робочі зустрічі з суб’єктами малого підприємництва, зокрема, з представниками Комунального підприємства «Балаклійське автотранспортне підприємство» Балаклійської міської ради Харківської області та Товариства з обмеженою відповідальністю «Автотранс– Балаклія». На нарадах запрошених представників ознайомлено з проєктом розпорядження начальника Балаклійської міської військової адміністрації Ізюмського району Харківської області «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Балаклійської міської територіальної громади Харківської області», розглянуто альтернативні пропозиції та визначено витрати на виконання вимог регулювання.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ з/п** | **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 | Робочі зустрічі та телефонні консультації | 7 | Отримання інформації, пропозицій, обговорення проблемних питань з впровадження АСООП: - покращення якості наданих послуг;- підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;- максимальне підвищення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;- отримання повної, достовірної та деталізованої інформації про надані перевізниками послуги по перевезенню пасажирів та обсяги пасажироперевезень на різних маршрутах в різні часові проміжки дня;- оптимізація використання рухомого складу та маршрутної мережі громади на основі аналізу пасажиропотоку;- реалізація гнучкої тарифної політики;- здійснення контролю оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті загального користування;- підвищення обсягів збору виручки;- організація безготівкової оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті загального користування;- здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів; |
| 2. | Робочі наради | 2 | Обговорення проблемних питань з впровадження АСООП: - покращення якості наданих послуг;- підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;- підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи пасажирського транспорту. |

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

- кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 2 одиниці, у тому числі малого підприємництва 2 (одиниці);

- питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 100 (відсотків) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання» частини 2 розділу ІІІ «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» аналізу регуляторного впливу та Додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Найменування оцінки** | **У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)** | **Періодичні (за наступний рік)** | **Витрати за п’ять років** |
| Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання |
| 1 | Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)*Формула: кількість необхідних одиниць обладнання Х вартість одиниці* | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування*Формула:**прямі витрати на процедури повірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість процедур обліку за рік) Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб’єкту малого підприємництва* | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)*Формула:**оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб’єкту малого підприємництва* | 840 000 грн. | 120 000 грн. | 1 320 000грн. |
| 4 | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)*Формула:**оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) Х  кількість процедур  технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання Х  кількість необхідних одиниць обладнання одному суб’єкту малого підприємництва* | 8 000 грн. | 8 000 грн. | 40 000грн |
| 5 | Інші процедури (уточнити) | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Разом, гривень*Формула:(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)* | 848 000 грн. | Х | 1 360 000 грн. |
| 7 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 2 |
| 8 | Сумарно, гривень*Формула: відповідний стовпчик “разом” Х  кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 Х рядок 7)* | 1 696 000 грн. | Х | 2 720 000грн. |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування(*Розмір мінімальної заробітної плати в Україні станом на 01.01.2025 складає 8000 гривень на місяць, у погодинному розмірі – 46 гривень/годину*) |
| 9 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання(пошук тексту рішення на сайті Балаклійської міської ради)*Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм**Витрати часу на одного суб'єкта - 0,5 год.*  | 23,00 грн. | 23,00 грн. | 115,00 грн. |
| 10 | Процедури організації виконання вимог регулювання*Формула: витрати часу на підписання договору Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата)* | 1 год./ 46,00 грн. | 1 год./ 46,00 грн. | 5 год./ 230,00 грн. |
| 11 | Процедури офіційного звітування*Формула:**витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб’єктів, що користуються формами засобів – окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв’язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок)) Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість оригінальних звітів Х кількість періодів звітності за рік* | Додаткової звітності не потребують | Додаткової звітності не потребують | Додаткової звітності не потребують |
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок*Формула:**витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість перевірок за рік* | 0 | 0 | 0 |
| 13 | Інші процедури  | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Разом, гривень*Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)* | 69,00 грн. | Х | 345,00 грн. |
| 15 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 2 |  | 2 |
| 16 | Сумарно, гривень*Формула: відповідний стовпчик “разом” Х кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 Х рядок 15)* | 138,00 грн. | Х | 690,00 грн |

**Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва**

Виконавчий орган місцевого самоврядування, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання: Управління житлово-комунального господарства, транспорту та благоустрою Балаклійської міської ради Харківської області.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання малого підприємництва) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта | Оцінка кількості суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання | Витрати на адміністру-вання регулюван- ня\* (за рік), грн |
| 1. Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 0,5 год. | 39,78 грн. | 1 | 2 | 79,56 грн. |
| 2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 0,5 год. | 39,78 грн. | 6 | 2 | 477,36 грн. |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | 0,5 год. | 39,78 грн. | 6 | 2 | 477,36 грн. |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | 0,5 год. | 39,78 грн. | 6 | 2 | 477,36 грн. |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | 1 год. | 79,56 | 1 | 2 | 159,12 |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання | - | - | - | - | - |
| 7. Інші адміністративні процедури (уточнити) | - | - | - | - | - |
| Разом за рік | Х | Х | Х | Х | 1 670,76 грн. |
| Сумарно за п’ять років | Х | Х | Х | Х | 8 353,80 грн. |

 \* Вартість витрат, пов’язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | За п’ять років |
| 1 | Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання, тис.грн. | 1 696,00  | 2 720,00 |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування, тис.грн. | 0,14 | 0,69 |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання, тис.грн. | 1 696,14 | 2 720,69 |
| 4 | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва, тис.грн. | 1,67 | 8,35 |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання, тис.грн. | 1 697,81 | 2 729,04 |

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

Коригуючі (пом’якшувальні) заходи для малого підприємництва не передбачаються.

18.03.2025

**Начальник відділу –**

**заступник начальника управління Володимир ЯЦЕНКО**