

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

До проекту рішення «Про затвердження тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді»

I. Визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом прийняття регуляторного акту

Питання перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування є сферою спільних інтересів перевізників та органів місцевої влади, а саме: для перевізників – це здійснення господарської діяльності з метою отримання прибутку, для громади – вирішення питання комфортного та своєчасного проїзду в межах територіальної громади, надходження коштів до місцевого бюджету.

Рішеннями виконавчого комітету Львівської міської ради від 13.08.2021 р. № 690 впроваджено автоматизовану систему оплати проїзду у пасажирському транспорті загального користування у Львівській міській територіальній громаді та затверджено:

а) Порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи оплати проїзду у пасажирському транспорті загального користування у Львівській міській територіальній громаді;

б) Правила користування міським електричним та автомобільним пасажирським транспортом у Львівській міській територіальній громаді.

До цього часу в місті не існувало автоматичної системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування. Тарифи на перевезення пасажирів, які затверджені рішенням виконавчого комітету Львівської міської ради № 380 від 21.05.2021 р. «Про встановлення тарифу на послуги з перевезення пасажирів у міському автомобільному транспорті» та № 381 від 21.05.2021 р. «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у міському електричному транспорті» прийняті без врахування запровадження автоматизованої системи оплати проїзду, не забезпечують розвиток транспорту та не стимулюють впровадження новітніх технологій перевезень. Зокрема, діючі тарифи на перевезення пасажирів не передбачають можливості безоплатної пересадки на інший будь-який вид міського громадського транспорту протягом певного періоду часу, не передбачають тарифів агрегації, не передбачають туристичних абонементів тощо.

Окрім цього, існуюча система оплати послуг перевізників за перевезення пасажирів також є застарілою та не враховує новітніх технологій перевезень і розрахунків відповідно. Зокрема, оплата послуг з перевезення пасажирів здійснюється без врахування графічності (пунктуальності), стану транспортного засобу (зовнішнього вигляду, пошкодження), чистоти, безпеки, інформування пасажирів, не враховує систему бонусів і штрафів. Також діюча система оплати проїзду не забезпечує збору об'єктивних даних щодо кількості перевезених пасажирів, в тому числі пільгових категорій громадян. У пасажирів відсутня можливість обирати зручний для себе «тарифний план» з урахуванням бажаної кількості поїздок та їх вартості.

Рішенням виконавчого комітету Львівської міської ради № 726 від 28.08.2021 р. «Про реалізацію пілотного проекту щодо формування послуги з перевезення пасажирів пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді» визначено, що послуга з перевезення

пасажирів міським та приміським автомобільним та електричним пасажирським транспортом в межах Львівської міської територіальної громади складається з двох компонентів:

- послуга з перевезення пасажирів, яка надається перевізником безпосередньо пасажирові та оплачується ним;
- транспортна робота, яка виконується перевізником та розраховується уповноваженим Львівською міською радою органом, як кількість виконаних автобусо-кілометрів, тролейбусо-кілометрів або вагоно-кілометрів за певний період.

Реформування тарифів на послуги для транспортної мережі з перевезення пасажирів має забезпечити гармонізацію та баланс економічних інтересів держави, споживачів послуг транспорту і транспортних підприємств. Вона має забезпечувати: стабільність тарифів, їх гнучкість та прогнозованість, які б дозволяли адекватно реагувати на зміни зовнішніх умов і потреб ринку, забезпечувати досягнення визначених цілей.

Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	ТАК	-
Держава	ТАК	-
Суб'єкти господарювання,	ТАК	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	ТАК	-

Проблема встановлення тарифів на послуги для транспортної мережі з перевезення пасажирів пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів у зв'язку з тим, що у відповідності до п.п. 2 п. «а» ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлення тарифів на перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування відноситься до компетенції виконавчих органів міських рад.

II. Ціль державного регулювання:

- забезпечення балансу інтересів перевізників, що обслуговують міські маршрути та пасажирів;
- забезпечення розвитку автомобільного та електричного транспорту;
- стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень та розрахунків за такі перевезення;
- стимулювання застосування сучасних типів транспортних засобів;
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного та електричного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- підвищення якості й безпеки надання послуг з перевезення пасажирів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Визначення альтернативних способів.

До альтернативних способів досягнення цілей регуляторного акту можна віднести:

3.1. Визначення альтернативних способів.

Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання зазначених питань.
Альтернатива 2	Прийняття запропонованого проекту рішення.

Врегулювання зазначених питань за допомогою ринкових механізмів не можливо і, в якості альтернативи, не розглядається.

3.2. Оцінка обраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка *Альтернативи 1* – оскільки *Альтернатива 1* практично унеможлиблює застосування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, то вигоди як для пасажирів, так і для суб'єктів господарювання – перевізників що обслуговують міські маршрути загального користування, повністю 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 дієвого контролю за роботою транспорту на маршрутах, дотриманням графіків та розкладів руху.

Альтернатива 2 забезпечує можливість функціонування автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, що в свою чергу забезпечує прозорість фінансових потоків; отримання об'єктивних даних, необхідних для відшкодування різниці між отриманими доходами та витратами на реалізацію функціонування автоматизованої системи оплати проїзду; прозорість тарифної політики; ефективний контроль роботи транспорту на маршрутах; отримання у повному обсязі об'єктивної інформації, необхідної для оптимізації маршрутної системи міста.

Додатковими перевагами для громадян буде також можливість обирати зручний для себе «тарифний план» з урахуванням бажаної кількості поїздок та їх вартості. Також такою додатковою перевагою для громадян буде можливість безоплатної пересадки на інший будь-який вид міського громадського транспорту протягом певного періоду часу, а також можливість використання тарифів агрегації тощо.

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

Додаткові витрати.

В умовах застосування *Альтернативи 2*, з точки зору громадян, додаткові витрати можуть понести лише громадяни, які, виходячи з незначної кількості бажаних поїздок, оберуть паперовий квиток, що передбачає застосування підвищувального коефіцієнту (1,5-2) до базового тарифу. Виходячи із зарубіжного досвіду, можна

очікувати що кількість таких пасажирів буде складати не більше 10% від їх загальної кількості пасажирів, тобто, не менше 90% громадян оберуть абонементи довготривалої дії, зокрема місячні, піврічні та річні квитки.

Очікується, що після впровадження Альтернативи 2 потреба у бюджетному фінансуванні міських пасажирських перевезень зменшиться завдяки більш ефективному використанню транспортних засобів на міських маршрутах.

Застосування *Альтернативи 2* дає можливість більш ефективно вирішити існуючі проблеми перевезення пасажирів, тому застосування саме цієї альтернативи є доцільною.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Компенсація пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами без об'єктивно підтверджених даних.
Альтернатива 2	Запровадження новітніх технологій перевезень та встановлення чіткого порядку розрахунків з перевізниками за надані транспортні послуги. Контроль та облік перевезень.	Відшкодування різниці між отриманими доходами та витратами на реалізацію функціонування автоматизованої системи оплати проїзду у Львівській міській територіальній громаді.

Оцінка впливу на інтереси громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості.	Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості.
Альтернатива 2	Захист інтересів громадян, забезпечення можливості отримання послуг належної якості, покращення транспортного обслуговування.	Додаткові витрати відсутні.

Оцінка впливу на інтереси суб'єктів господарювання

Створення чітких та прозорих умов конкуренції на ринку пасажирських перевезень.

Забезпечення прозорості та стабільної структури доходів підприємств-перевізників та система запобіжних заходів щодо детінізації доходів.

Створення умов для рефінансування прибутку в інноваційний розвиток підприємств.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць.	-	ЛКП «Львівелектротранс»; ЛК АТП-1	ТОВ «Фіакр-Львів», ТОВ «Успіх БМ», ТОВ «Міра і К» АТП -14630-	-	6
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків.	0	69,7 %	30,3%	0	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Додаткові витрати відсутні.
Альтернатива 2	Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів.	Додаткові витрати на оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду.

3.3. Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акту

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання малого і середнього підприємництва	0
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання малого і середнього підприємництва	15 875,00

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	15 875,00	15 875,00	31 750,00

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	0	0

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
------------	---	---	--------------	------------------------

	подання звітності (за рік)			
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	0	0	0	0

* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	0	0	0	0

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів,	0	0	0	0

атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)				
---	--	--	--	--

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	0	0	0

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	0	0

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 балу
Альтернатива 1	1	Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях.
Альтернатива 2	4	Зазначений спосіб не створює значного додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє запровадженню новітніх технологій перевезень і оплати за проїзд, здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг тощо.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
--------------------------	-------------------	--------------------	--

Альтернатива 1	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень.	Механізм регулювання оплати проїзду в міському автомобільному та електричному пасажирському транспорті не призводить до зростання якості таких послуг та їх безпеки.
Альтернатива 2	Вигоди держави полягатимуть в отриманні об'єктивних даних щодо обсягів перевезень і, відповідно, обсягів виручки, у визначенні чіткого механізму здійснення оплати за надані транспортні послуги. Вигоди громадян полягатимуть в отриманні послуг належної якості та безпеки. Суб'єкти господарювання будуть зацікавлені надавати послуги з перевезень за графіком руху, незалежно від завантаженості салону транспортного засобу, будуть зосереджені на безпеці перевезень та зможуть отримувати реальну та стабільну оплату за надані транспортні послуги.	Додаткові витрати держави відсутні. Додаткові витрати громадян відсутні (за винятком приблизно 10 % громадян, які будуть використовувати тарифний план «разова поїздка»). Незначні додаткові витрати суб'єктів господарювання.	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» та «Про міський електричний транспорт». Це призведе до можливості застосування дієвого контролю за станом пасажирських перевезень, підвищення рівня їх безпеки та якості. Дасть можливість запровадити новітні технології перевезень і розрахунків за надані транспортні послуги.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1	Вигоди існуючого механізму оплати послуг з пасажирських перевезень відсутні, адже він не задовольняє вимогам на сучасному етапі пасажирських перевезень	Не передбачається

Альтернатива 2	Створення передумов для детінізації доходів суб'єктів господарювання, які надають послуг 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 міста.	X
-------------------	--	---

V. Механізм, який пропонується застосувати для розв'язання проблеми.

Львівська міська рада, враховуючи проведений виконавчими органами аналіз розрахунків вартості тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді виносить на громадське обговорення питання затвердження вартості тарифів з відповідними розрахунками.

Виконавчий комітет, враховуючи результати консультацій з громадськістю, після отримання погодження територіального органу Антимонопольного комітету України приймає рішення щодо встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді”.

Рішення підлягає оприлюдненню.

Регуляторний акт має місцевий характер впливу. Прийняття зазначеного проекту рішення забезпечить покращення прозорості кількості перевезених пасажирів, якості та безпеки перевезень, отримання реальної та стабільної оплати за надані транспортні послуги.

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.

Після оприлюднення, не раніше як за 30 днів, пропонується винести на розгляд виконавчого комітету проект рішення „Про затвердження вартості тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді”, попередньо обговоривши його на громадських слуханнях та опрацювавши зауваження та пропозиції.

Очікуваними результатами прийняття акту є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного регулювання та, відповідно, встановлення вартості тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді призведе до запровадження новітніх технологій розрахунку, обліку та звітності.

На підставі отриманої інформації буде вдосконалено тарифну політику, удосконалено механізм розрахунків з перевізниками та здійснено оптимізацію маршрутної системи міста.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Запропонований термін дії регуляторного акту - до прийняття нового

регуляторного акту, прийняття якого буде залежати від економічних чинників (динаміка зміни вартості електроенергії, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, запровадження новітніх технологій перевезень тощо).

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Після прийняття даного регуляторного акту показниками результативності будуть:

- якісне та комфортне надання транспортних послуг;
- скорочення кількості скарг пасажирів на якість надання послуг;
- застосування сучасних типів транспортних засобів;
- зниження рівня збитковості підприємств-перевізників;
- своєчасність виплати заробітної плати працівникам підприємства та обов'язкових платежів;
- технічне оздоровлення підприємств-перевізників (проведення ремонтів, оновлення рухомого складу тощо).

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

Відстеження результативності застосування регуляторного акту здійснюватиметься Оператором перевезень та виконавчими органами Львівської міської ради шляхом щомісячного моніторингу потоків пасажирів оплати проїзду, статистику переміщень в розрізі різних груп населення студенти, учні, пільговики, платні категорії тощо. Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані та звітність із програмного комплексу автоматизованої системи оплати проїзду.

Аналіз регуляторного впливу підготовлений департаментом міської мобільності та вуличної інфраструктури Львівської міської ради.

Зауваження і пропозиції щодо регуляторного документу подавати у письмовому вигляді впродовж 30 днів з дня опублікування у ЗМІ та або на сайті ЛМР за адресою – 79012, вул. Академіка А. Сахарова, 2. Проект рішення та аналіз регуляторного впливу розміщені на Web- сторінці Львівської міської ради у розділі "Економіка"/"Регуляторна політика".

В.о. директора департаменту

міської мобільності та вуличної інфраструктури

Олег ЗАБАРИЛО

