***Аналіз регуляторного впливу до проєкту рішення виконавчого комітету «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади»***

Даний аналіз регуляторного впливу, розроблений на виконання та з дотриманням вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» і Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 №308, визначає правові і організаційні заходи реалізації проєкту рішення виконавчого комітету міської ради «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади»

**І. Визначення проблеми, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання**

Ефективне функціонування міського пасажирського транспорту є однією з найважливіших умов розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери міста. У зв'язку з розвитком міста збільшується навантаження на громадський транспорт, неминуче виникають проблеми, пов'язані з наданням транспортних послуг населенню.

Враховуючи особливості міста громадський транспорт великої місткості, а особливо електротранспорт, відіграє важливу роль у процесі перевезень пасажирів. Однак сьогоднішній стан міської транспортної системи не завжди відповідає сучасним вимогам.

Відсутність кондуктора в салоні покладає на водія додаткові обов'язки, виконання яких відволікає його увагу. У деяких випадках можуть порушуватися існуючі норми праці водіїв, що в результаті призводить до їх стомлюваності і, як наслідок, підвищення ймовірності виникнення ДТП.

Порушення правил дорожнього руху і правил перевезення пасажирів, неякісне і небезпечне обслуговування мешканців міста стає серйозною проблемою транспортної мережі міста.

Міський пасажирський транспорт традиційно є дотаційною галуззю і компенсація надається транспортним підприємствам за перевезення пасажирів пільгових категорій і за регульований тариф вартості проїзду.

Обрахунок величини компенсацій з бюджету здійснюється на основі розрахункових методик, які не в повній мірі відповідають реальній кількості наданих пільгових послуг, що приводить до неврахування фінансових можливостей відповідних бюджетів. Чіткого механізму обрахунку кількості та структури перевезених пасажирів пільгових категорій не існує і відповідно органи влади не мають можливості адекватно компенсувати підприємствам пов'язані з цим витрати.

Крім того, зростає невдоволеність серед громадян через необхідність місцевими органами влади вдаватися до небажаного для населення збільшення вартості проїзду у міському транспорті (тобто фінансування пільговиків за рахунок інших громадян). Все це зумовлено несвоєчасною та неповною компенсацією грошового еквіваленту за фактично надані послуги транспортним підприємствам.

Також однією з принципових проблем організації роботи громадського транспорту в місті є те, що фінансово-економічні результати діяльності перевізників, перш за все обсяг виручки, залежать від кількісних показників їх роботи - кількості перевезених пасажирів.

В існуючих умовах майже відсутній реальний контроль фактичної кількості перевезених пасажирів як платних, так і пільгових.

Крім того, ігноруються якісні показники роботи перевізників - кількість виїздів у розрізі маршрутів, вимоги до класу, пасажиромісткості рухомого складу, дотримання графіків і розкладів руху, а також порушень швидкісного режиму, правил дорожнього руху.

Потреба в поліпшенні якості послуг, що надаються всіма видами громадського транспорту міста, необхідність розвантаження пасажиропотоків у місцях з інтенсивним рухом транспорту вимагає зміни концепції подальшого розвитку міського транспорту з орієнтацією на європейські принципи і стандарти.

Ефективна організація управління міським пасажирським транспортом повинна бути орієнтована на врахування інтересів пасажирів, підприємств перевізників і підвищення рівня якості транспортних послуг.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» (далі – Закон) запроваджено автоматизовану систему обліку оплати проїзду та передбачено повноваження виконавчих органів сільських, селищних, міських рад щодо:

прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги;

встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.

Для реалізації норм зазначеного Закону існує необхідність створити нову систему на базі існуючих з метою удосконалення технічних засобів автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті (далі - АСОП), модернізації та дооснащення всіх існуючих елементів АСОП та підключення до єдиного центру управління розрахунками для об'єднання в єдину загальноміську систему оплати проїзду.

Крім того, існує необхідність створення загального процессінгового центру з обробки даних, управління, розрахунків, формування фінансової звітності, електронного квитка та системи його продажу і поповнення.

Вирішення зазначених проблем потребує комплексного системного підходу.

Відповідно, для реалізації стратегічної цілі, яка полягає у створені сучасної моделі функціонування міського пасажирського транспорту, орієнтованої на європейські принципи і стандарти, її необхідно розглядати як сукупність наступних взаємопов'язаних локальних цілей:

- вдосконалення системи організації дорожнього руху;

- оптимізація маршрутної системи міста;

- удосконалення тарифної та компенсаційної політики;

- удосконалення автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському транспорті загального користування;

- створення інформаційно-аналітичної бази даних транспортної системи.

При цьому, слід зауважити, що проєктом рішення передбачається проведення конкурсу з визначення інвестора для удосконалення та розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади, порядок якого розроблено на принципах відкритості, прозорості, забезпечення добросовісної конкуренції, змагальності та об’єктивності, визначає порядок організації, підготовки та проведення конкурсу з визначення особи (переможця конкурсу), яка запропонує найкращі умови реалізації інвестиційного проєкту та якій буде надано право на укладення інвестиційного договору з реалізації цього інвестиційного проєкту (конкурсу).

Пунктом 14.19 статті 14 Закону України “Про платіжні системи та переказ коштів в Україні” визначено, що суб’єкти господарювання зобов’язані забезпечити можливість здійснення держателями електронних платіжних засобів розрахунків за продані товари (надані послуги) з використанням електронних платіжних засобів.

Отже пасажир має право на вільне використання електронних платіжних засобів з урахуванням обов’язкових для продавця (виконавця) форм (видів) розрахунків, установлених законодавством України.

До дослідження та розробки методів вирішення цих проблем були залучені суб’єкти підприємництва, які здійснюють діяльність у цій сфері. Ними надано інформацію про показники господарської діяльності та пропозиції щодо удосконалення методів регулювання.

На підставі всебічного аналізу обставин, які склались у галузі пасажирських перевезень у місті, та пропозицій учасників ринку було запропоновано зазначений регуляторний акт.

Основні групи (підгрупи), на які справляється вплив при підготовці проєкту рішення:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни | + | - |
| Органи місцевого самоврядування | + | - |
| Суб’єкти господарювання | + | - |
| *у тому числі суб’єкти малого підприємництва* | + |  |

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

діючих регуляторних актів, оскільки чинним законодавством порушені питання не врегульовані.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Проєкт регуляторного акту спрямований на розв’язання проблем, визначених у першому розділі аналізу регуляторного впливу.

Метою проєкту регуляторного акту є забезпечення зручності, уніфікації технологій та способів оплати проїзду пасажирів та багажу в міському пасажирському транспорті, зокрема відмова від готівкових коштів у транспортних засобах перевізників та відсутність витрат на їх інкасацію, забезпечення переходу населення на розрахунки з використанням транспортних та платіжних карток, а також створення додаткових зручностей при розрахунках за отримані послуги.

Крім того, аналіз даних щодо пасажиропотоку дасть можливість оптимізувати використання рухомого складу, а також маршрути його руху, тощо.

Таким чином, завданнями удосконалення системи АСОП та прийняття цього регуляторного акту є:

- удосконалення та налаштування роботи «Картки Житомирянина»;

- оновлення механізмів віддаленого поповнення;

- розробка та підтримка сучасного WEB сайту з особистим кабінетом користувача транспортною карткою;

- оновлення наявного та розробка додаткового ПЗ;

- фонове вивантаження;

- функціонал контролера;

- вивантаження даних системи;

- вдосконалення тарифних планів;

- налаштування зональності;

- утримання (обслуговування) та удосконалення системи АСООП,

впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту;

- створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій;

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

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | Не забезпечує досягнення цілей |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | Забезпечує досягнення цілей визначених у розділі ІІ Аналізу |

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів органів місцевого самоврядування:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | Ситуація залишиться на існуючому рівні | У повному обсязі зберігаються всі недоліки, властиві наявній системі перевезення пасажирів громадським транспортом у частині надання транспортних послуг та тарифної політики. Надання послуг з перевезення пасажирів транспортом без удосконалення АСООП та відсутністю достовірної інформації щодо обсягів перевезень, у тому числі осіб пільгових категорій |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | Удосконалення АСООП на міських транспортних маршрутах загального користування, що обслуговуються перевізниками незалежно від форм власності, та забезпечення досягнення цілей державного регулювання, визначених у розділі ІІ Аналізу. Підвищення прозорості, зручність для пасажирів оплати за проїзд, обґрунтованість тарифу, уніфікованість АСООП | Відшкодування за перевезення пільгових категорій громадян |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | Ситуація залишається на існуючому рівні | Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян. |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | Створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій;  підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;  забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги | Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян. |

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні\* | Малі | Мікро | Разом\* |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 0 | 1 | 8 | 6 | 15 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0 | 7 | 53 | 40 | 100 |

*\* Інформація надана Головним управлінням статистики у Житомирській області*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | Ситуація залишиться на існуючому рівні | Відсутність точної інформації щодо кількості перевезених пасажирів та розміру виручки. Систематичне порушення постанови №176 |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб’єкту господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів | Витрати суб’єкта господарювання включатимуть витрати на утримання (обслуговування), удосконалення системи АСООП |

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо кількісно визначені витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат,  грн |
| Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці “Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”) | Витрати залишаються на існуючому рівні |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці “Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”) | 842 845 |

Прийняття запропонованого проєкту рішення забезпечить вирішення проблеми і є на даний момент виходом із ситуації, що склалася. Даний проєкт відповідає принципам державної регуляторної політики, а саме: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності та принципу прозорості і врахування громадської думки.

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

Вирішення проблеми можливе лише шляхом ухвалення рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади», яким запропоновано прийнятну та прозору концепцію стосовно підвищення якості послуг з перевезення пасажирів, удосконалення обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади.

А тому, перевага обраної альтернативи за результатами підготовки даного проєкту рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади» обумовлена процесами, пов’язаними з досягненням збалансованих інтересів громадян, органів місцевого самоврядування та суб’єктів господарювання.

Здійснюється вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей.

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

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

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

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

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які 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 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | 1 | Збереження наявної системи не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у розділі ІІ Аналізу |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | 4 | Затвердження регуляторного акту є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у розділі ІІ Аналізу.  Проєкт рішення спрямований на удосконалення умов для застосування електронних платіжних засобів при розрахунках за проїзд, забезпечення зручності, уніфікації технологій та способів оплати проїзду пасажирів в міському пасажирському транспорті.  Також надасть можливість скоротити операційні затрати суб’єктів господарювання (зокрема на послуги з інкасації, утримання кондукторів). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | **Для держави:**  Ситуація залишиться на існуючому рівні.  **Для громадян:**  Ситуація залишається на існуючому рівні.  **Для суб’єктів господарювання:**  Ситуація залишиться на існуючому рівні. | **Для держави:**  Витрати залишаться на існуючому рівні.  **Для громадян:**  Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.  **Для суб’єктів господарювання:**  Витрати залишаться на існуючому рівні. | Цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті, оскільки суперечить чинному законодавству, не враховує інтереси жодної із сторін. |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | **Для держави:**  здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах;  оптимізація маршрутної мережі міста на основі аналізу пасажиропотоку;  реалізація гнучкої тарифної політики;  здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;  підвищення обсягів збору виручки;  організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;  здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів;  підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.  **Для громадян:**  створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій;  підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;  забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги.  **Для суб’єктів господарювання:**  Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб’єкту господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів. | **Для держави:**  Не передбачаються  **Для громадян:**  Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.  **Витрати суб’єкта господарювання** включатимуть витрати на утримання (обслуговування), удосконалення системи АСООП | Є найбільш оптимальною альтернативою, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам діючого законодавства. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1  *Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін* | Не прийнятна, оскільки не вирішує проблемних питань | Х |
| Альтернативи 2  *Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта* | Цей проєкт регуляторного акту відповідає потребам у розв’язанні визначеної проблеми та принципам державної регуляторної політики | Зміни в чинному законодавстві України |

Запропонований спосіб відповідає діючому законодавству. Затвердження цього регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, починаючи з дня набрання ним чинності.

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

Для розв’язання проблеми, визначеної у розділі І Аналізу, передбачається прийняття рішення щодо розвитку та удосконалення автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.

Так проєктом акта, зокрема передбачається:

- удосконалення та налаштування роботи «Картки Житомирянина»;

- оновлення механізмів віддаленого поповнення;

- розробка та підтримка сучасного WEB сайту з особистим кабінетом користувача транспортною карткою;

- оновлення наявного та розробка додаткового ПЗ;

- фонове вивантаження;

- функціонал контролера;

- вивантаження даних системи;

- вдосконалення тарифних планів;

- налаштування зональності;

- утримання (обслуговування) та удосконалення системи АСООП

впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту;

- створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій;

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

Відповідно до вимог регуляторної політики повідомлення про оприлюднення проєкту рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади» та аналіз впливу регуляторного акта для обговорення та отримання зауважень, пропозицій від зацікавлених фізичних та юридичних осіб, розміщені на офіційному веб-сайті Житомирської міської ради (zt-rada.gov.ua) в розділі «Регуляторна діяльність» для отримання пропозицій та зауважень протягом одногомісяця.

**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**

Проєкт рішення не містить дискримінаційних або таких, що обмежують конкуренцію норм.

Регуляторний акт відповідає вимогам чинного законодавства, що регламентує відносини у сфері пасажирських перевезень.

Можливої шкоди від наслідків дії акта не передбачається. Фінансові витрати на його впровадження будуть здійснюватися за рахунок інвестора.

Виконання вимог даного рішення не потребує додаткових витрат  виконавчого комітету Житомирської міської ради.

Державний контроль за додержанням вимог цього регуляторного акта буде здійснюватися органами виконавчої влади у межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України.

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

Рішення набуває чинності з моменту його оприлюднення. Термін дії запропонованого регуляторного акту не обмежений. Відсутні потреби визначити строк дії у зв’язку з невизначеністю термінів, протягом яких будуть діяти правовідносини, що регулюються ним.

Перегляд рішення може бути здійснений у випадку виникнення відповідної необхідності в разі внесення змін до чинного законодавства України та за підсумками аналізу відстеження його результативності.

У зв’язку з ухваленням відповідних нормативних актів до нього теж будуть вноситися зміни.

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

Досягнення визначених цілей шляхом виконання вимог даного регуляторного акта принесе вигоди без необхідності залучення додаткових витрат органів місцевого самоврядування.

Основними показниками результативності даного регуляторного акта визначені такі показники:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта;

- кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

- рівень поінформованості суб’єктів господарювання стосовно основних положень регуляторного акту;

- розмір коштів, що витрачатимуться суб’єктами господарювання та/або фізичними особами, пов’язаними з виконанням акта;

- кількість транспортних засобів перевізників незалежно від форм власності, обладнаних АСООП;

- кількість осіб, які скористалися електронним квитком в транспорті загального користування;

Відповідно до частини 5 статті 12 Закону, рівень поінформованості суб’єктів господарювання, фізичних осіб з основних положень рішення визначається чисельністю осіб, які ознайомилися з ним. Для мешканців Житомирської міської територіальної громади джерелом інформації є:

- офіційний веб-сайт Житомирської міської ради zt-rada.gov.ua в розділі «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій на електронну пошту mvk@zt-rada.gov.ua.

До того ж, після прийняття рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради «Про організаційні заходи щодо розвитку автоматизованої системи обліку оплати проїзду у громадському транспорті Житомирської міської територіальної громади» буде оприлюднене на офіційному веб-сайті Житомирської міської ради та місцевих ЗМІ.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися у терміни визначені Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та відповідно до методики, затвердженої Постановою КМУ від 11 березня 2004 року №308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» зі змінами.

Базове відстеження результативності дії проєкту регуляторного акта проводилось у серпні 2021 року.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичне відстеження результативності – один раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності дії даного акта буде здійснюватися шляхом аналізу статистичних щодо чисельності суб’єктів господарювання та надходження сплати за укладеними договорами, рівня поінформованості суб’єктів господарювання, пов’язаних з регулюванням.

У разі виявлення проблемних питань, вони будуть урегульовані шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Аналіз регуляторного акта розроблений у відповідності до статей 4, 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», з урахуванням вимог Постанови.

Начальник управління Костянтин ПІДПОКРОВНИЙ

транспорту і зв’язку

Житомирської міської ради

Додаток 1

до аналізу

регуляторного впливу

ВИТРАТИ   
на одного суб’єкта великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на утримання (обслуговування), удосконалення системи АСООП, гривень | 271 425 | 842 845 |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | - | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | - | - |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (сплата штрафних санкцій), гривень | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інші витрати: | - | - |
|  | Інше: | - | - |
| 9 | Разом (сума рядків 1+2+3+4+5+6+7+8) гривень | 271 425 | 842 845 |
| 10 | Кількість суб’єктів, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 | 1 |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 Х рядок 10), гривень | 271 425 | 842 845 |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб’єкта господарювання

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на утримання (обслуговування), удосконалення системи АСООП, гривень | 271 425 | 571 420 | 842 845 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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) | - | - |
|  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій за рік | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу) | - | - | - | - |
|  |  |  |  |  |
| 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) | - | - | - | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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, 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) | - | - | - |
|  |  |  |  |

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

**\*Примітка:** Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання передбачити неможливо у зв’язку із невизначеним колом суб’єктів господарювання, які братимуть участь у конкурсному відборі.

Додаток 2

до аналізу регуляторного впливу проєкту рішення регуляторного акта – рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради «Про організацію паркування транспортних засобів на території міста Житомира»

**ТЕСТ**

**малого підприємництва (М-Тест)**

**1. Консультації з представниками малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання:**

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб’єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 02 серпня 2021 року по 31 серпня 2021 року.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  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 | Телефонні розмови | 14 | Суб’єктів підприємництва проінформовано щодо запровадження регулювання. У цілому запропоноване регулювання сприймається позитивно |

*\*У зв’язку з проведенням аналізу регуляторного впливу проєкту рішення в період дії карантинних обмежень, встановлених постановою КМУ від 11.03.2020 року №211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби**COVID-19*, *спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2», консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання з суб’єктами малого підприємництва проводилися в телефонному режимі.*

**2. Вимірювання впливу регулювання на суб’єктів малого підприємництва:**

2.1. Кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання становить 14 (одиниць).

2.2. Питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 93%.

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Порядковий  номер | 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) | - | - | | - | |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування | - | - | | - | |
| 3 | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали) | - | - | | - | |
| 4 | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)  *утримання та технічне обслуговування діючої (оновленої) системи АСООП 34285 + проведення поточних ремонтів існуючих та нових елементів АСООП 53570 + щорічне оновлення елементів АСООП 55000 = 142855* | 142 855 | 571 420 | | 714 275 | |
| 5 | Інші процедури (уточнити),  *удосконалення системи АСООП (створення мобільного додатку для користувачів транспортними картками, розробка та впровадження механізму персоналізації пільгових та транспортних карток діючої АСООП, розширення мережі продажу та поповнення транспортних карток, розробка та впровадження механізму поєднання всіх елементів АСООП (валідаторів) на борту одного транспортного засобу у єдиний кластер)* гривень | 128 570 | - | | 128 570 | |
| 6 | Разом, гривень  *(сума рядків 1+2+3+4+5)* | 271 425 | 571 420 | | 842 845 | |
| 7 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 14 | | | | |
| 8 | Сумарно, гривень  *відповідний стовпчик «разом» х кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 х рядок 7)* | 3 799 950 | | 7 999 880 | | 11 799 830 |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання звітування | | | | | | |
| 9 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання, гривень  1. Витрати на отримання інформації про регуляторний акт:  *1,5 год \* 36,11 грн = 54,17 грн*  2. Робота з документами:  *2,5 год \* 36,11 грн = 90,28 грн* | 144,45 | | - | | 144,45 |
| 10 | Процедури організації виконання вимог регулювання | - | | - | | - |
| 11 | Процедури офіційного звітування | - | | - | | - |
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок | - | | - | | - |
| 13 | Інші процедури, гривень | - | | - | | - |
| 14 | Разом, гривень  *(сума рядків 9+10+11+12+13)* | 144,45 | | - | | 144,45 |
| 15 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 14 | | | | |
| 16 | Сумарно, гривень  *відповідний стовпчик «Разом» Х кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 Х рядок 15)* | 2 022,30 | | - | | 2 200,30 |

*\*Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» розмір мінімальної зарплати станом на 01.01.2021 складає: у місячному розмірі – 6000 гривень; у погодинному розмірі – 36,11 гривень.*

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва

*При визначенні вартості бюджетних витрат на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва взято за основу оклад головного спеціаліста відповідного органу місцевого самоврядування згідно з Постановою КМУ від 09.03.2006 №268 (адже планові витрати часу спеціаліста відповідної кваліфікації найбільш оптимально відображають фактичні витрати часу персоналу на виконання процедур регулювання). Визначення погодинного розміру оплати проведено шляхом ділення цієї суми на орієнтовану кількість робочих днів у місяці (21 день) та робочих годин у дні (8 годин) = 5500/21/8=32,74*

Запропонований регуляторний акт не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання – Управління транспорту і зв’язку Житомирської міської ради

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання малого підприємництва – за потреби окремо для суб’єктів малого та мікро- підприємництва) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (оклад) | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта | Оцінка кількості суб’єктів, що підпадають під дію процедури | Витрати на адміністрування регулювання\* (за рік) грн |
| Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 1,5 год | 32,74 | 2 | 14 | 1 375,08 |
| Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі | - | - | - | - | - |
| камеральні | - | - | - | - | - |
| виїзні | - | - | - | - | - |
| Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | - | - | - | - | - |
| Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | - | - | - | - | - |
| Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | - | - | - | - | - |
| Підготовка звітності за результатами регулювання | 1,5 год | 32,74 | 2 | 14 | 1 375,08 |
| Інші адміністративні процедури (уточнити) | - | - | - | - | - |
| Разом на рік | х | х | х | х | 1 375,08 |
| Сумарно за п’ять років | х | х | х | х | 6 875,40 |

*\*Витрати наступних років можуть змінюватися в залежності від розміру окладу на початок року.*

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Показник | Перший рік регулювання  (стартовий) | За 5 років |
| 1 | Управління транспорту і зв’язку Житомирської міської ради | 1 375,08 | 6 875,40 |
|  | Сумарно бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва, гривень | 1 375,08 | 6 875,40 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Показник | За перший рік регулювання (стартовий) | За п'ять років грн |
| 1 | Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | 3 799 950,00 | 11 799 830,00 |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | 2 022,30 | 2 022,30 |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання | 3 801 972,30 | 11 801 852,30 |
| 4 | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва | 1 375,08 | 6 875,40 |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 3 803 347,38 | 11 808 727,70 |

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

Розроблення коригуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається.

Начальник управління Костянтин ПІДПОКРОВНИЙ

транспорту і зв’язку

Житомирської міської ради