

АНАЛІЗ
регуляторного впливу до проєкту розпорядження
начальника Херсонської обласної військової адміністрації «Про внесення
змін до Умов конкурсу з визначення пасажирських автоперевізників на
приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування,
що не виходять за межі території Херсонської області»

I. Визначення проблеми

Умови конкурсу з визначення пасажирських автоперевізників на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області, затверджені розпорядженням Херсонської обласної державної адміністрації від 29 квітня 2021 року № 318, яке зареєстровано Південним міжрегіональним управлінням Міністерства юстиції (м. Одеса) 25 травня 2021 року за № 82/339.

Умови проведення конкурсу розроблені відповідно Закону України «Про автомобільний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування».

Проте у зв'язку із прийняттям Вимог щодо використання автобусів за видами сполучень, режимами руху та протяжністю маршрутів, за параметрами пасажиромісткості, комфортності, технічних та екологічних показників, затверджених наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 24 липня 2024 року № 688, який зареєстровано в Міністерстві юстиції України 28 серпня 2024 року за № 1320/42665, вищезгадані умови проведення конкурсу потребують змін.

Отже, на даний час діяльність суб'єктів на ринку пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування супроводжується необхідністю взаємодії із органами влади. Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, вбачається у відсутності достатньо «вигідних» для суспільства умов визначення перевізників, що мають право обслуговувати маршрути загального користування. Проблемою також є забезпечення дотримання перевізниками вимог безпеки перевезень, державних соціальних нормативів, якісне надання послуг з перевезень.

Причиною виникнення проблеми є відсутність достатньої мотивації у перевізників покращувати (оновлювати) рухомий склад та підвищувати рівень безпеки пасажирських перевезень.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	

у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	
---	---	--

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив – 100 %.

Також проблему неможливо розв'язати за допомогою ринкових механізмів, оскільки призначення перевізників здійснюється на конкурсних засадах відповідно до статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт».

Державне регулювання пропонується здійснити шляхом запровадження цього регуляторного акта, яким передбачається вдосконалити умови проведення конкурсу з перевезення пасажирів на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області.

Зокрема проєкт акта передбачає зміну технічних та екологічних вимог щодо допуску до ринку пасажирських перевезень автобусів, якими планується забезпечувати перевезення населення.

В умовах сьогодення, в умовах воєнного стану в Україні значна частина території Херсонської області тимчасово окуповано. На підконтрольній території Херсонської області функціонують фактично приміські автобусні маршрути. Таким чином, саме приміські маршрути відіграють важливу соціально-економічну роль в регіоні. Актуалізація державних вимог щодо забезпечення роботи громадського транспорту, сприятиме, з одного боку, спрощенню допуску підприємців до ринку регулярних пасажирських перевезень, з іншого боку, дозволить забезпечити права на гідне та зручне транспортне обслуговування.

Дія цього регуляторного акта поширюватиметься на всю територію Херсонської області, а його вимоги будуть обов'язковими для виконання перевізниками-претендентами.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями розробки регуляторного акта є:

приведення затверджених Херсонською обласною державною адміністрацією умов проведення конкурсу у відповідність діючому законодавству в сфері автомобільного транспорту;

покращення безпеки перевезень пасажирів та підвищення якості перевезень пасажирів, в тому числі осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, на території Херсонської області;

зниження рівня аварійності на автобусних маршрутах області на 15 %;

збільшення конкуренції при проведенні конкурсів з перевезення пасажирів на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Залишення існуючої ситуації (неприйняття регуляторного акта) унеможливить виконання Вимог щодо використання автобусів за видами сполучень, режимами руху та протяжністю маршрутів, за параметрами пасажиромісткості, комфортності, технічних та екологічних показників, затверджених наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 24 липня 2024 року № 688, який зареєстровано в Міністерстві юстиції України 28 серпня 2024 року за № 1320/42665.
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта надасть можливість забезпечити виконання вимог законодавства у сфері автомобільного транспорту, підвищити рівень якості та безпеки пасажирських перевезень у громадському транспорті. Зазначений спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання

Інші способи, що не передбачають внесення змін, запропоновані проектом акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Витрати через необхідність здійснення постійних виїзних моніторингів стану дотримання перевізниками умов договорів на пасажирські перевезення.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Можливі витрати внаслідок ДТП за участю пасажирського транспорту.
Альтернатива 2	Безпечне та якісне транспортне обслуговування.	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	0	1	6	3	10
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0 %	10 %	60 %	30 %	100 %

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Завищені витрати на транспорт, пристосований для перевезення осіб з інвалідністю.
Альтернатива 2	Оптимізація структури рухомого складу, підвищення рівня водійської дисципліни, підвищення конкурентоспроможності.	4629,8 грн. (витрати суб'єктів підприємництва протягом стартового року регулювання).

Перша альтернатива не є прийнятною, оскільки неможливо забезпечити дотримання вимог чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту, рівень аварійності на пасажирському транспорті зростатиме, що створюватиме соціальну напругу серед населення.

Застосування другої альтернативи надасть можливість стимулювати автотранспортні підприємства для підвищення якості та безпечності транспортних послуг.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Проблема низького рівня якості та безпеки транспортних послуг продовжуватиме існувати через відсутність стимулу та можливостей у автоперевізників оптимізувати рухомий склад, впроваджувати нові технології, конкурувати.
Альтернатива 2	4	Проблемне питання низького рівня якості та безпеки перевезень буде вирішено повною мірою. Також очікується розвиток малого бізнесу та створення нових робочих місць у сфері пасажирських

		перевезень.
--	--	-------------

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Відсутні	Витрати на проведення виїзних перевірок роботи автобусів, витрати внаслідок ДТП за участю пасажирського транспорту.	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2	Оптимізація структури рухомого складу, підвищення рівня водійської дисципліни, підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання.	8611,8 грн. (протягом стартового року регулювання).	Проблема вирішена

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Перша альтернатива не є прийнятною, оскільки це перешкоджає задоволенню потреб населення у якісних та безпечних перевезеннях.	-----
Альтернатива 2	Забезпечення прозорості та законної процедури проведення конкурсу з перевезення пасажирів	Головними зовнішніми чинниками, які впливатимуть на дію регуляторного акта, можуть бути зміни в законодавчій базі з питань автомобільного транспорту.

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

Механізм, закладений в основу проекту регуляторного акта, передбачає стимулювання автоперевізників (підприємців) до виконання договірних умов при перевезенні пасажирів.

Для впровадження розробленого регуляторного акта, необхідно здійснити такі організаційні заходи, як забезпечення інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його в засобах масової інформації та мережі Інтернет.

Реалізація даного механізму та заходів вирішить проблему, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, та забезпечить високий ступінь ефективності досягнення цілей, визначених при розробці регуляторного акта.

Отже, під час оголошення та проведення конкурсів з пасажирських перевезень обласна державна адміністрація користуватиметься новими, оптимізованими конкурсними умовами для залучення до обслуговування приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області, автоперевізників з оптимальним автобусним парком.

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

Органи виконавчої влади та суб'єкти господарювання будуть нести витрати на виконання вимог регуляторного акта.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, та тест малого підприємництва (М-тест) додаються.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта необмежений. Водночас він може бути змінений на підставі аналізу ефективності дії регуляторного акта. Також регуляторний акт може втратити чинність у зв'язку із змінами в законодавстві України.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Основними показниками результативності дії регуляторного акта є:

надходження коштів до Державного бюджету у зв'язку з безпосередньою дією регуляторного акту – надходження коштів до Державного бюджету не зміниться;

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта – дія регуляторного акта поширюється орієнтовно на 10 суб'єктів господарювання;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язані з виконанням вимог акта (кошти - 4629,8 грн. (на стартовий рік), час - 4,5 год. (на день на адміністративні процедури));

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб – високий (регуляторний акт буде розміщено на офіційному сайті

Херсонської обласної державної адміністрації, також копія акта надаватиметься на вимогу у разі надходження відповідних звернень);

кількість приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області – 74;

кількість автобусів на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Херсонської області – 100.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись структурним підрозділом Херсонської обласної державної адміністрації, який забезпечує реалізацію державної політики в галузі транспорту, шляхом моніторингу статистичних даних, отриманих облдержадміністрацією при виконанні вимог цього акту, а також на підставі соціологічних даних, отриманих шляхом опитування суб'єктів господарювання – автоперевізників, а також споживачів послуг.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено до набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження планується провести через рік після набуття чинності регуляторного акта.

Періодичне відстеження планується проводити один раз на три роки, починаючи від дня закінчення заходів щодо повторного відстеження результативності.

За результатами проведення відстежень буде можливо порівняти показники результативності дії регуляторного акта. У разі виявлення не врегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Директор Департаменту
інфраструктури Херсонської
обласної державної адміністрації

Віталій ШТУЧЕНКО