

ЕКСПЕРТНИЙ ВИСНОВОК
за результатами громадської експертизи
рішень виконавчого комітету Білоцерківської міської ради

Ініціатор проведення громадської експертизи:

Громадська ради при Виконавчому комітеті
Білоцерківської міської ради

Термін проведення громадської експертизи:

з 21.01.2019 по 18.03.2019 р.

м. Біла Церква

ЗМІСТ

1. Актуальність дослідження
2. Методологія проведення громадської експертизи
3. Вимоги чинного законодавства
4. Аналіз результатів громадської експертизи
5. Експертні висновки та пропозиції

1. Актуальність дослідження

Згідно зі ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту.

З метою поліпшення пасажирських перевезень населення рішенням Білоцерківської міської ради Київської області від 23 березня 2017 року № 555-28-VII була затверджена «Концепція розвитку пасажирського транспорту міста Білої Церкви на 2017-2020 рр.».

У вказаній Концепції транспортна мережа міста в цілому визнана неефективною та такою, що не забезпечує задоволення всіх потреб споживачів в умовах зростання вимог до якості та безпеки транспортних послуг. А також запропоновано цілий ряд заходів для поліпшення пасажирських перевезень населення.

У цих умовах дуже важливим є врахування інтересів усіх груп пасажирів, особливо маломобільних, до яких відносять людей з інвалідністю, вагітних жінок, мам з немовлятами на візках, людей похилого віку, хворих чи травмованих, що мають тимчасові фізичні чи сенсорні обмеження. За різними оцінками питома вага маломобільного населення у містах доходить до 50-60%.

У Білій Церкві лише людей з інвалідністю проживає близько 12 тисяч. При цьому навіть пристосовані транспортні засоби (низькопідлогові тролейбуси) не виконують свого призначення – безперешкодного перевезення людей з інвалідністю на візках – з банальної причини – прикручених відкидних пандусів.

Система громадського транспорту м. Біла Церква складається з тролейбусних маршрутів (які повинні забезпечувати виконання основної частини соціально значущих перевезень пасажирів) та автобусних (котрі мають надавати більшу зручність та комфорт при їх використанні). Рух тролейбусів на маршрутах організований в звичайному режимі, тобто з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху, а автобусів, – в звичайному режимі та у режимі маршрутного таксі, який передбачає посадку та висадку пасажирів на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху.

Рішенням виконавчого комітету Білоцерківської міської ради Київської області від 11 жовтня 2016 року № 438 було затверджено умови проведення конкурсу для визначення перевізників пасажирів. Дане рішення містить два додатки: додаток 1. Обов'язкові умови проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Білої Церкви та додаток 2. Додаткові умови проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Білої Церкви.

Ураховуючи зміст вказаних додатків усі перевізники не мали права брати участі в конкурсі у зв'язку з недотриманням вимоги щодо відповідності п. 3, а саме:

- на конкурс були заявлені автобуси рік випуску яких перевищує 7 років;
- відсутні підтвердження щодо обладнання рухомого складу двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-5»;
- рухомий склад не обладнаний засобами візуального та звукового інформування про найменування зупинки, зокрема наступної, маршруту.

2. Методологія проведення громадської експертизи

Метою громадської експертизи є покращення послуг пасажирських перевезень, у тому числі маломобільних груп населення, у Білій Церкві через аналіз прийнятих регуляторних актів та інших документів і приведення їх у відповідність до вимог українського та міжнародного чинного законодавства та розумних потреб від фокус-груп.

Завдання, які поставлені в рамках громадської експертизи:

- дослідження рішень виконавчого комітету від 15 січня 2019 № 10 «Про тариф на послуги з перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування» та № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті»;
- аналіз результатів проведених визначень пасажиропотоків;
- підготовка експертних пропозицій для вдосконалення пасажирських перевезень населення у Білій Церкві.

Предметом громадської експертизи є підстави для прийняття рішень виконавчого комітету від 15 січня 2019 № 10 «Про тариф на послуги з перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування» та № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті».

Інструментами громадської експертизи є:

- дослідження офіційних регуляторних актів, що діють в Україні щодо пасажирських перевезень населення;
- аналіз інформації, наданої міською радою;
- аналіз інформації, розміщеної на офіційному сайті Білоцерківської міської ради;
- аналіз інформації, отриманої під час проведення пасажиропотоків.

Перелік матеріалів, що аналізувалися в процесі проведення громадської експертизи:

- структура витрат та розрахунки вартості проїзду, що подані

комунальними і приватними перевізниками до Білоцерківської міської ради;

- протоколи депутатських комісій, де розглядались регуляторні акти «Про тариф на послуги з перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування» та «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті»;
- рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 15 січня 2019 року № 10 «Про тариф на послуги з перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування» та № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті»;
- рішення Білоцерківської міської ради від 23 березня 2017 року № 555-28-VII «Про затвердження Концепції розвитку пасажирського транспорту міста Білої Церкви на 2017-2020 р.р.»;
- рішення виконавчого комітету міської ради від 11 жовтня 2016 року № 438 «Про затвердження умов конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Білої Церкви»;
- методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 року № 1175;
- закон України «Про автомобільний транспорт»;
- рішення Білоцерківської міської ради від 11 грудня 2015 року № 06-02-VII «Про утворення постійних комісій ради, затвердження їх складу та обрання голів комісій з врахуванням усіх змін та доповнень»;
- рішення Білоцерківської міської ради Київської області від 11 грудня 2015 року № 07-02-VII «Про затвердження Регламенту Білоцерківської міської ради VII скликання з врахуванням усіх змін та доповнень»;
- рішення Білоцерківської міської ради від 11 грудня 2015 року № 08-02-VII «Про затвердження Положення про постійні комісії Білоцерківської міської ради з врахуванням усіх змін та доповнень»;
- копії договорів з підприємствами-перевізниками, що надають послуги з міських пасажирських перевезень (з усіма додатковими угодами та

додатками);

- затверджений план діяльності Білоцерківської міської ради з підготовки проектів регуляторних актів на 2019 рік.
- паспорти автобусних маршрутів;
- розклади руху автотранспорту по кожному з маршрутів;
- копії скарг від населення на адресу перевізників;
- структури витрат та розрахунки вартості проїзду, подані комунальними і приватними перевізниками до Білоцерківської міської ради на попередній період (поточний тариф);
- звіти про відстеження регуляторних актів «Про тариф на проїзд в міському електричному транспорті» та «Про тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» за 2018 рік.

Зацікавленими сторонами громадської експертизи є мешканці міста Біла Церква, службові та посадові особи Білоцерківської міської ради, представники інститутів громадянського суспільства.

Експерти громадської експертизи:

Чубенко Юлія Сергіївна – помічник судді Судової палати у цивільних справах Вищого спеціалізованого суду з розгляду цивільних і кримінальних справ (до моменту ліквідації).

Гура Анатолій Минович – завідувач кафедри економіки та економічної теорії, доцент, кандидат економічних наук.

Стаднік Леонід Іванович – доцент, кандидат економічних наук, економічного факультету БНАУ, кафедра обліку та оподаткування.

Рудешко Вікторія В'ячеславівна – член Громадської ради, секретар інфраструктурного комітету.

Бугайчук Костянтин Васильович - член Громадської ради, голова інфраструктурного комітету.

Учасники, які брали активну участь в проведенні громадської

експертизи:

27 обліковців, що проводили дослідження пасажиропотоку;

Сахарова Оксана Михайлівна – голова Громадської ради;

Бут Юрій Олександрович – голова Київського обласного відділення
КВУ;

Лаврусь Павло Анатолійович – активіст м. Біла Церква;

Коломієць Олександр – голова Білоцерківського міського осередку
Національного корпусу;

Корнієнко Володимир Васильович – директор ДЮСШ «ЮНІСТЬ».

3. Вимоги чинного законодавства

Цивільний кодекс України, Глава 64. Перевезення – визначає основні правові засади перевезення пасажирів та вантажу.

Закон України «Про автомобільний транспорт» – визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту.

Стандарт якості ISO 9000-2001 – визначає необхідність впровадження та актуалізування певної системи управління, розробленої для постійного поліпшення показників діяльності, з урахуванням потреб усіх зацікавлених сторін. Управління організацією охоплює управління якістю поряд з іншими аспектами управління.

Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» – визначає порядок здійснення перевезень пасажирів та їх багажу автобусами, таксі, легковими автомобілями на замовлення.

Постанова Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» – визначає механізм організації підготовки до відкриття автобусних маршрутів загального користування.

Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2010 року № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом» – визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів... автомобільним транспортом, а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата і засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час провадження зазначеної діяльності.

Наказ Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 року № 480 «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» – визначає механізм організації підготовки до відкриття автобусних маршрутів загального користування.

Державна цільова програма «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів на період до 2020 року» (постанова Кабінету Міністрів України від 01 серпня 2012 року №706).

Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю.

Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні»

Закон України «Про міський електротранспорт».

Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом».

Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування».

ДБН В.2.2-17:2006 «Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення».

ДБН В.2.3-4-2000 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги».

ДБН В.2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів».

Постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом».

Наказ Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 року № 480 «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом».

Наказ Укравтодору від 24 грудня 2010 року № 499 ГБН В.2.3-218-

550:2011 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Зупинки маршрутного транспорту. Загальні вимоги проектування».

Наказ Укравтодору від 24 грудня 2010 року № 500 ГБН В.2.3-218-549:2011 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Стоянки і майданчики для відпочинку та короткочасної зупинки автомобілів. Загальні вимоги проектування».

Наказ Міністерства інфраструктури від 17 серпня 2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання».

Відповідно до ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать повноваження щодо встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів на транспортні послуги.

Як передбачено п. 2.1 Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 року № 1175, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 27 листопада 2009 року за № 1146/17162 (далі – Методика), розрахунок тарифів здійснюється відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів транспортної роботи, характерних для даного виду перевезень перевізника в регіоні, та кількості перевезених пасажирів з використанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених з урахуванням вимог законодавства, на підставі галузевих норм, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), прогнозного індексу цін виробників промислової продукції у плановому періоді. До розрахунку тарифу включається плановий прибуток, необхідний для розвитку Перевізника і сплати ним податкових зобов'язань.

Згідно з п. 2.3 Методики під час розрахунку тарифу загальний обсяг

транспортної роботи та загальна кількість перевезених пасажирів, у тому числі з урахуванням пільгових категорій пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, обґрунтовуються перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюються за результатами обстеження пасажиропотоків.

Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 (зі змінами) затверджено Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (далі – Правила), які визначають порядок здійснення перевезень пасажирів та їх багажу автобусами, таксі, легковими автомобілями на замовлення, а також обслуговування пасажирів на автостанціях. Згідно з пунктом 3 Правил порядок організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом встановлює Мінінфраструктури.

Відповідно до п. 2.1 Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 року № 480, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 липня 2013 року за № 1282/23814 (далі – Порядок), організація обстеження та облаштування маршрутів, що плануються для відкриття, покладається на організаторів пасажирських перевезень автомобільним транспортом загального користування та передбачає, зокрема, вивчення попиту населення на перевезення шляхом опитування чи обстеження пасажиропотоків на існуючій транспортній мережі або на окремих маршрутах чи ділянках автобусних маршрутів загального користування.

Пунктом 2.3 Порядку визначено, що обстеження пасажиропотоків забезпечується відповідними організаторами пасажирських перевезень.

У той же час, у пункті 2.4 Порядку вказано, що: «Для вивчення попиту чи визначення рівня забезпечення потреб населення послугами пасажирського автомобільного транспорту, удосконалення маршрутної мережі, оптимізації структури рухомого складу, визначення і обґрунтування

тарифів на перевезення використовуються табличний, обліковий та візуальний методи обстеження пасажиропотоків».

Отже, Порядком передбачено, що обстеження пасажиропотоків забезпечується відповідними організаторами пасажирських перевезень при відкритті нових автобусних маршрутів загального користування.

Проте, у Порядку відсутня чітка норма, яка зобов'язувала б органи місцевого самоврядування при встановленні (погодженні) тарифів на перевезення, зокрема, розгляді розрахунку складових тарифу, поданого перевізником для зміни його розміру, здійснювати з певною періодичністю обстеження пасажиропотоку на маршруті або вимагати від ініціатора зміни тарифу надання результатів такого обстеження.

При здійсненні власних розрахунків при зміні тарифу на перевезення перевізники нерідко занижують фактичний обсяг перевезення пасажирів. Цьому сприяє відсутність належного контролю за видачею водіями квитків. Тому, якщо організатор перевезень – орган місцевого самоврядування не буде здійснювати обстеження для визначення реального стану пасажиропотоків на автобусних маршрутах загального користування (або отримувати результати такого обстеження), визначити розмір економічно обґрунтованого тарифу на перевезення пасажирів буде неможливо. Саме маніпулювання перевізниками показником запланованого на рік обсягу перевезень пасажирів на маршруті при дотриманні Методики в цілому може призвести до формування завищеного тарифу на перевезення пасажирів.

4. Аналіз результатів громадської експертизи

Маніпулювання перевізників в зверненнях датованих січнем 2019 року щодо необхідності підняття тарифів (інакше вони будуть не в змозі виконати умови конкурсу та інвестиційні зобов'язання) викликали хвилю невдоволення серед громадськості.

Вивчивши основні та додаткові умови конкурсу, затверджені рішенням Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 11 жовтня 2016 року № 438, хочемо зауважити наступне:

1. переможець конкурсу зобов'язаний протягом місяця після укладення договору на всі автобуси (включно резервні) встановити прилади GPS-моніторингу та забезпечити його доступом до Єдиного диспетчерського пункту, визначеного організатором;
2. екіпірувати всі автобуси відповідними логотипами;
3. забезпечити водіїв однотипною уніформою.

У лютому 2019 року перевізники, зокрема, КП БМР «Тролейбусне управління», ТОВ «Епітранс», ТОВ «ТРАНСІТІ», ПП «КАН», ПАТ «Білоцерківський автобусний парк» надали інформацію щодо відсутності значних претензій до компанії «Dozor-Україна», що забезпечує GPS-моніторинг.

Жоден із вказаних перевізників не враховував надходжень від розміщення в автобусах реклами на платній основі, що безпосередньо може впливати на утримання тарифу на рівні попередньої вартості у 5 грн.

Відповідно до додатків до рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 11 жовтня 2016 року № 438 усі перевізники не мали права приймати участь в конкурсі у зв'язку із недотриманням вимог щодо відповідності п. 3 (окрім ТРАНСІТІ на маршрутах № 17 А та № 14) а саме:

- на конкурс були заявлені автобуси рік випуску яких перевищує 7 років.

Нижче наведено аналіз стану рухомого складу на момент укладення договорів.

ТРАНСІТІ

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
22 (5 років) ріш.28.2.2018	28	11
21 (5 років) ріш.12.6.2018	10	4
17 (5 років) ріш.12.6.2018	7	3
17А (5 років) ріш.12.6.2018	1	-
14 (5 років) ріш.28.2.2018	12	-

ПАТ Білоцерківський автобусний парк

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
11 (5 років) ріш.12.6.2018	16	1
19 (5 років) ріш.12.6.2018	16	5
3 (5 років)	6	2
6 (5 років)	21+2	
6А (5 років)	5+1	

Тролейбусне управління

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
7 (3 роки) ріш.11.4.2017	21	21
8 (3 міс.) ріш.27.2.2018	15	13
18 (1рік) ріш.12.6.2018	12	10

КАН

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
13 (3 роки) ріш.12.6.2018	14	14
16 (3 роки) ріш.12.6.2018	16	8
25 (3 роки) ріш.12.6.2018	16	16

Епігранс

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
4 (5 років) ріш.12.6.2018	15	15

Діліжанс

Номер маршруту	Кількість автобусів	З них старіший 7 років
2 (3 роки) ріш.12.6.2018	6	6
5 (3 роки) ріш.12.6.2018	6	6

Відповідно до ст. ст. 43 і 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах, організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Зокрема, згідно з ч. 3 ст. 43 Закону на конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами. У свою чергу паспорт маршруту визначається Законом як документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо (ст. 1 Закону).

Згідно з п. 10 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 (далі – Порядок), організатор затверджує умови конкурсу, в тому числі обов'язкові, відповідно до ст. 44 Закону України «Про автомобільний транспорт». Крім обов'язкових умов організатор може затверджувати додаткові умови конкурсу (наявність у перевізника GPS-системи, встановленої на транспортних засобах, які пропонуються для роботи на автобусному маршруті, тощо).

Отже, запропонована перевізниками вартість перевезення пасажирів може фіксуватись під час проведення конкурсу.

Відповідно до ст. 31 Закону України «Про автомобільний транспорт» відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міських, приміських та міжміських, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування, в якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування, які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника, зобов'язання органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо облаштування маршруту, підтримки проїзної частини автомобільної дороги та під'їзних шляхів у належному стані (тільки для міських автобусних маршрутів).

Кількість розроблених паспортів автобусних маршрутів – 19.

Кількість маршрутів на обслуговування яких заключенні договори – 17 (договір на обслуговування одного з них закінчився у травні 2018 року).

Станом на лютий 2019 року послуги з перевезення на маршруті № 8 здійснюється невідомим перевізником. Даний висновок можна зробити з того, що договір з КП БМР «Тролейбусне управління» закінчився у травні 2018 року, а новий не заключений.

Протяжність маршрутів, відповідно до онлайн програм:

№ маршруту	протяжність	Перевізник
Автобуси		
2	6,96 км	Діліжанс
3	11,44	ПАТ Білоцерківський автобусний парк
4	8,9	Епітранс

5	7,08	Діліжанс
6	12,16	ПАТ Білоцерківський автобусний парк
6 А	12.2	ПАТ Білоцерківський автобусний парк
7	9.88	Тролейбусне управління
8	12,14	Тролейбусне управління
11	10,33	ПАТ Білоцерківський автобусний парк
13	12,78	КАН
14	8,43	ТРАНСІТІ
16	13,24	КАН
17	13,67	ТРАНСІТІ
17А		ТРАНСІТІ
18	12,56	Тролейбусне управління
19	13,72	ПАТ Білоцерківський автобусний парк
19А	13,59	
21	13,56	ТРАНСІТІ
22	14,8	ТРАНСІТІ
25	16,55	КАН
тролейбуси		
1	11,09	Тролейбусне управління
2	4,94	Тролейбусне управління
3	3,93	Тролейбусне управління
3А	8	Тролейбусне управління
4	7,77	Тролейбусне управління
5	7,08	Тролейбусне управління

Сайти, які надають інформацію по автобусним та тролейбусним маршрутам <https://city.dozor.tech/ua/bila-cerkva/city> та <https://www.eway.in.ua/ua/cities/bilatserkva/routes>, відображають інформацію по наступним маршрутам:

№ маршруту	www.eway.in.ua	city.dozor.
Автобуси		
2	+	+
3	+	+
4	+	+
5	+	+
6	+	+
6 А	+	+
7	+	+
8	+	+
11	+	+
13	+	+
14	+	+
16	+	+
17	+	+
17А		
18	+	+
19	+	+
19А	+	+
21	+	+
22	+	+
25	+	+

тролейбуси		
1	+	+
2	+	+
3	+	+
3А	+	+
4	+	+
5	+	+

З вищевказаної інформації слід дійти висновку, що станом на лютий 2019 року в місті Біла Церква супутникове спостереження відображає 19 автобусних маршрутів. Зауважуємо, що договори заключенні по 16 маршрутах, про по маршруту № 8 договір закінчився у травні 2018 року. Маршрут 17А, по якому заключено договір з ТРАНСІТІ, не відображається у системах моніторингу. Не заключенні договори по маршрутах 3, 6, 6А, 19А.

Маршрут №3 рейси 6

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Богдан 09201	24/24
Рута 25	25/19
Рута 25	25/19
ЗАЗ А 07	39/25
БАЗ А 079.45	39/15
Рута 23 А нова	23/11

Маршрут № 11 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
------------------	-------------------------------------

Рута 23 А нова	23/11
Рута 22	21/15
Рута 22	21/15
Рута 23 А нова	23/11
Рута 23 А нова	23/11
Рута 23 А нова	23/11
Рута 23 А нова	23/11
ЗАЗ А 07	39/25
ЗАЗ А 07	39/25
ЗАЗ А 07	39/25
ЗАЗ А 07	39/25
ЗАЗ А 07	39/25
ЗАЗ А 07	39/25
БАЗ А 079.14	40 19
I-VAN А 07 А-41	41/23
БАЗ А 079.45	38

Маршрут № 19 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
БАЗ А 079.45	39
РУТА 22Анова	23
РУТА 22Анова	23
РУТА 22Анова	23
ЗАЗ А 07	39
БАЗ А 079.32	40

I-VAN A97A 1-63	39
Рута 23	22
Рута 23	22
Богдан А-09202	64
Богдан А-09201	44
А091 Богдан	44
Богдан А-09201	45
Рута 22	22
Рута 22	22
Рута 22	22

Маршрут № 25 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Mercedes Benz 312 D-П18	18
Mercedes Benz 312 D ПЕ	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 412 D	18
Mercedes Benz 412 D	18
Mercedes Benz 412 D	18
Mercedes Benz спринтер	18
Mercedes Benz спринтер	18
Volkswagen LT 35	18
Volkswagen LT 35 D	18

БА3 2215	14+4
IVECO 35/12	18

Маршрут № 13 рейси 14

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Daimler Chrysler 316	18
Mercedes Benz 312 D ПЕ	18
Mercedes Benz 310 D	18
Mercedes Benz 316	18
Mercedes Benz спринтер 313	18
Mercedes Benz спринтер 313	18
Mercedes Benz спринтер 311	18
Mercedes Benz 308 D	18
Volkswagen LT 35	18
Volkswagen LT 35 D	18
БА3 2215	14+4
БА3 2215	14+4
БА3 2215	14+4
БА3 А 22154	14+4

Маршрут № 16 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Богдан А 09201	22
Богдан А 09201	22
Богдан А 09201	22
Богдан А 09202	43/22
Богдан А 09202	22

Богдан А 092	22
Богдан А 09211	50/27
Стрий Авто А-07562	30
Стрий Авто А-07562	30
Mercedes Benz 609 D ПЕ	21
Mercedes Benz 609 D	22
Mercedes Benz vario 814 D	44/22
Shaolin slg6720cge	26
Youyi zgt 6710 d	22
Youyi zgt 6710 d	22
Volvo b16	54/24

Маршрут № 2 рейси 6

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 312 D	18
Mercedes Benz 313 CDI	19
Volkswagen LT 35 D	18
БА3 2215	18/14
БА3 2215	18/14

Маршрут № 5 рейси 6

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Ikarus	18/48
Mercedes Benz 208	12
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 413 CDI	18

Volkswagen 35 TDI	18
-------------------	----

Маршрут № 14 рейси 10

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Ataman A-092H6	53
Ataman A-092H6	53
Ataman A-092H6	53
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-092	44
Богдан А-092	44
Богдан А-092	44

Маршрут № 17 рейси 9

[illegible]

Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-092	43/22
Богдан А-092	43/22

Маршрут № 17 А

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Богдан А-09202	43/22

Маршрут № 21 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09201	43/22
Богдан А-09201	43/22

Маршрут № 22 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
------------------	-------------------------------------

Ataman A-092H6	53
Ataman A-092H6	53
Ataman A-092H6	53
Ataman A-092H6	54
Ataman A-092H6	54
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09202	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-09201	44

Богдан А-09201	44
Богдан А-09201	44
Богдан А-601.10	100

Маршрут № 7 рейси 16

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Рута 25	20
Mercedes Benz 313 CDI	19
Mercedes Benz 313 CDI	17
Mercedes Benz 313 CDI	19
Mercedes Benz 313 CDI	19
Mercedes Benz 313 CDI	19
Mercedes Benz 311 CDI	19
Mercedes Benz 312 D	19
Mercedes Benz 312 D	19
Mercedes Benz 310 D	19
Volkswagen 360	19
БАЗ 2215	15
БАЗ 2215	15
БАЗ 2215	15
БАЗ 2215	15
БАЗ 22154	15
БАЗ 22154	15
БАЗ 22154	15
БАЗ 22154	15
БАЗ 22154	15

БА3 22154	15
-----------	----

Маршрут № 18 рейси 12

Марка автомобіля	Пасажиromісткість (загальна/сидячі)
Volkswagen LT 35 D	18
Mercedes Benz спринтер	18
Pyта 23	22
Pyта 23	22
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 313 CDI	18
Mercedes Benz 413	15
Mercedes Benz 310 CDI	18
Mercedes Benz 313 D ПЕ	18

Маршрут № 8 рейсів 15

[illegible]

Mercedes Benz	18
Рута	11
Рута	11
Рута 25	19
БАЗ	14
БАЗ	14
БАЗ	14

Маршрути № 4 рейсів

Марка автомобіля	Пасажиромісткість (загальна/сидячі)
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/22
Богдан А-09202	43/21
Богдан А-09202	43/21
Богдан А-09202	43/21
Богдан А-09202	43/21
Богдан А-09202	43/20
Богдан А-09202	43/20
Богдан А-092	31/22
Богдан А-144.5	80/31

Аналізуючи додаткові угоди з перевізниками, де чітко зазначається який саме автотранспорт буде виконувати перевезення встановлено наступне:

1. Одні і ті самі автобуси повинні забезпечувати перевезення на різних маршрутах;
2. Автотранспорт однакової марки та року випуску має різну пасажиромісткість як загальну, так і сидячу;
3. Додаткові угоди, в яких зазначається рік випуску і дата першої реєстрації, потребують перевірки, оскільки містять великі розбіжності.

Н-д:

Фото 1.

*Додаток 1
до Договору на перевезення пасажирів на
автотранспортному маршруті загального
користування в м. Біла Церква
від _____ 2018 року № _____*

**Перелік транспортних засобів,
якими у відповідності з Договором надано право на перевезення пасажирів на
автотранспортному маршруті загального користування №19**

Марка і модель автобуса	Державний реєстраційний номер	Рік випуску/ дата першої реєстрації (за наявності такої відмітки у свідоцтві про реєстрацію)	Пасажиромісткість (загальна пасажиро- місткість/ кількість місць для сидіння пасажирів)
БАЗ А07945	ВН4334 АА	2012; -	39/15
БАЗ А07945	ВН4070 АА	2012; -	38/14
БАЗ А07945	ВН4071 АА	2012; -	38/14
Mercedes Benz 815	АІ1940 ЕС	2001; 29.01.2016р.	39/23
РУТА 22А НОВА	АІ4980 НС	2016; 02.09.2016р.	23/22
РУТА 22А НОВА	АІ4981 НС	2016; 02.09.2016р.	23/22
РУТА 22А НОВА	АІ3110 ЕХ	2012; 27.01.2017р.	23/22
БАЗ А07	АІ2866 ЕО	2013; 28.09.2013р.	39/25
БАЗ А 07932	ВН4149 АА	2012; -	40/19
NEOPLAN N 4411	ВН4184 ЕО	1999; 10.07.2013р.	58/18
NEOPLAN N 4411	ВН4194 АА	1999; 27.06.2013р.	58/18
NEOPLAN N 4411	ВН4195 АА	1999; 03.08.2013р.	58/18
NEOPLAN N 4411	ВН4766 ЕХ	1999; 20.07.2013р.	58/18
NEOPLAN N 4411	ВН5305 ЕІ	1999; 19.07.2013р.	58/18
NEOPLAN N 4411	ВН5780 ЕН	1999; 10.07.2013р.	58/18
I-VAN A07A1-63	АІ7285 НВ	2010; 08.04.2011р.	39/26

Юридичні адреси та підписи сторін

«Організатор» 09117, Київська область м. Біла Церква вул. Я. Мудрого, 15 виконавчий комітет Білоцерківської міської ради т.р. 35-1162500/1809 Г.А. Досий	«Перевізник» ПАТ «Білоцерківський автобусний парк» вул. Суховерхівка 18 м. Біла Церква, 09100 тел. (04563) 6-54-12 р/р 26005011257930 фінанс. АТ Українськбанк м. Київ МФО 380333 СДРПЮУ 05538727 А.С. Старинко
---	--

Фото 2.

Додаток 1
до Договору на перевезення пасажирів
автобусному маршруті загального
користування в м. Біла Церква
від _____ 2018 року № _____

**Перелік транспортних засобів,
якими у відповідності з Договором надано право на перевезення пасажирів
автобусному маршруті загального користування в м. Біла Церква
№ 16**

Марка і модель автобуса	Державний реєстраційний номер	Рік випуску/ дата першої реєстрації (за наявності такої відомості у свідомості про реєстрацію)	Пасажиромісткість, пасажиромісткість для сидіння пасажирів
1	2	3	4
Стрий Авто А-07562	А1 02-65 ЕК	2013р./11.02.2014 р.	30 (без місця в
Стрий Авто А-07562	А1 02-67 ЕК	2013р./11.02.2014 р.	30 (без місця в
Богдан А 09201	А1 09-14 СР	2005 р./15.06.2011 р.	22 (без місця в
Богдан А 09202	А1 11-27 ІІІ	2007 р./24.02.2007 р.	22+21 (без місця в
SHAOLIN SLG6720CCGE	А1 13-53 ІЕ	2006 р./04.04.2009 р.	26 (без місця в
YOUYI ZGT 6710D	А1 13-55 ІЕ	2005 р./08.12.2010 р.	22 (без місця в
YOUYI ZGT 6710D	А1 13-58 ІЕ	2005 р./03.03.2011 р.	24+13 (без місця в
VOLVO B6	А1 27-93 ІІІ	2000 р./19.11.2015 р.	24+30 (без місця в
Mercedes Benz VARIO 814D	А1 29-31 АО	2001 р./21.05.2013 р.	20+22 (без місця в
Богдан А 09202	А1 31-03 ІІІ	2007 р./23.11.2007 р.	22 (без місця в
Mercedes Benz 312DPE	А1 36-65 СР	1999 р./22.07.2011 р.	18(без місця в
Mercedes Benz 609D	А1 59-56 СК	1996 р./13.13.2013 р.	22 (без місця в
Mercedes Benz 609DPE	А1 67-96 СК	1994 р./18.02.2014 р.	21(без місця в
Богдан А 09211	А1 72-18 АС	2014 р./07.04.2006 р.	27+23 (без місця в
Mercedes Benz 316CDI	А1 94-29 АР	2004 р./15.03.2007 р.	18 (без місця в
Mercedes Benz 311CDI	А1 98-31 ІІА	2004 р./16.05.2017 р.	18(без місця в

Юридичні адреси та підписи сторін

«Організатор» м. 17, Київська область м. Біла Церква вул. Я.Мудрого, 15 Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради т. 33415025001899	«Перевізник» 09100, Київська область м. Біла Церква вул. Гетьманська 8 ПП «К-А-Н» р/р 26006138617 в ПАТ «Райфф Банк «Аваль» МФО 380805 ЄДРПОУ 20608703
--	---

Г.А.Дикій
 С.М.Світлюк

Дану інформацію можна сприймати як описку або має місце подання завідомо неправдивої інформації.

Відповідно до ч. 1 ст. 910 Цивільного кодексу України за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення.

Згідно з положеннями Правил за договором перевезення пасажирів автобусом перевізник зобов'язується безпечно перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання ним багажу – доставити до пункту призначення багаж та видати його пасажирів або уповноваженій ним особі. Пасажир зобов'язується внести установлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу до багажного відділення – плату за його перевезення. Пасажир

повинен мати квиток на проїзд, квитанцію на перевезення багажу міжміськими маршрутами регулярних перевезень, які дійсні тільки на зазначений у них день і рейс автобуса.

Отже, найважливішою умовою договору перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування є вартість проїзду.

Ураховуючи, що вартість проїзду повинна затверджуватися як частина паспорта маршруту і, крім того, є істотною умовою договору про перевезення, під умовами організації перевезень, які встановлюються у договорах про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування, що укладаються між державними адміністраціями та перевізниками, слід розуміти також і **ціну (вартість) перевезення пасажирів**, тим більше, що перевізники під час проведення конкурсу для визначення відповідного перевізника на автобусних маршрутах загального користування мають змагатися між собою, у тому числі за допомогою пропозиції встановлення відповідної ціни (вартості) послуг перевезення.

Пунктом 55 Порядку передбачено, що організатор конкурсу має право достроково розірвати договір (позбавити дозволу) з автомобільним перевізником, зокрема у разі порушення ним умов договору (дозволу).

У такий спосіб відповідні органи влади, які є організаторами пасажирських перевезень на відповідній території, повністю відповідають за організацію належного перевезення пасажирів, визначення на конкурсних умовах перевізників, укладення договорів з такими перевізниками, та контролю за дотриманням вказаними перевізниками відповідних умов перевезень і державних соціальних стандартів.

Отже, органи влади мають здійснювати контроль за виконанням умов укладених із автомобільними перевізниками договорів, у тому числі і в частині формування та зміни тарифів як невід'ємної частини цих договорів.

В ході громадської експертизи проведено перевірку вже укладених (чинних) договорів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на наявність таких умов організації перевезень, як вартість перевезення пасажирів (тарифи) та порядку зміни перевізниками вартості перевезення пасажирів (тарифів).

Висновок: дані пункти договорами не передбачені.

Договори заключенні з перевізниками є типовими. Аналізуючи їх, хочемо звернути увагу на повне або часткове невиконання перевізниками наступних обов'язків:

- вимог щодо видачі пасажирам квитків;
- не забезпечення реалізації місячних проїзних квитків для учнів загальноосвітніх шкіл та студентів денної форми навчання;
- не всі транспортні засоби екіпіровані логотипом перевізника;
- повна відсутність уніформи;
- не виконується у повному обсязі пункт щодо забезпечення доступності послуги для маломобільної групи пасажирів, зокрема автобуси не облаштовано засобами візуального та звукового інформування про найменування зупинок.

У зв'язку із ситуацією, що виникає протягом останніх років в транспортній сфері нашого міста, вбачається необхідність запровадження практики подання перевізниками сертифікатів відповідності на кожен автотранспорт, який здійснює перевезення. Даний документ виключить можливість маніпулювання інформацією про дати реєстрації, пасажиромісткість та відповідність вимогам екологічних стандартів.

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ»

036611

пр-т Перемоги, 57, м. Київ, 03113
 Числисть сертифіката можна перевірити за телефонами:
 (044) 261-08-28, (044) 201-08-88

<http://www.insat.org.ua>
info@insat.org.ua

СЕРТИФІКАТ ВІДПОВІДНОСТІ
автобуса, що перебуває в експлуатації

MAN S 2000. VIN код NMAA130722T002092.
реєстраційний номер AH7832IX, рік виготовлення: 2000

класу, категорії, пасажиромісткості, пристосуванню для
перевезення осіб з обмеженою мобільністю, екологічним показникам

(Добровільна сертифікація)

Зареєстровано в Реєстрі добровільної сертифікації автобусів, що перебувають в експлуатації ДП «ДержавотрансНДПроект» за № UA.INSAT*А*0011-19.
 Дата реєстрації 15.01.2019 р.

Без додатку не дійсний
Підтверджує відповідність лише зазначеного транспортного засобу з відповідними конструктивними особливостями та ідентифікаційними даними і не може поширюватись на інші транспортні засоби.

1. Категорія КТЗ: **M3**
2. Клас КТЗ: **III**
3. Маса КТЗ у спорядженому стані, кг: **14400**
4. Максимально технічно допустима повна маса, кг: **18000**
5. Кількість дверей: **2 (службові)**
6. Кількість місць для сидіння (включаючи водія): **50 (1-не службове та 49 місць для пасажирів)**
7. Кількість місць для пасажирів, які стоять: **не передбачено**
8. Кількість місць для пасажирів пріоритетної категорії: **не передбачено**
9. Кількість місць, призначених для перевезення пасажирів на інвалідних візках: **не передбачено**
10. Модель двигуна: **D2866 LON20**
11. Відповідає вимогам екологічного стандарту: **Євро-1**

Відповідність показників КТЗ наведених в п.п.1.-10. вимогам Правил ЕЭК ООН №107-03 (R107-03) за п.п. 7.6.1, 7.6.2, 7.6.3, 7.6.11, 7.7, 7.7.1-7.7.3, 7.7.8, 3.1-3.3. Додатку 8, 3.2. Додатку 11 встановлено у протоколі випробувань ПВ № 1.02-35703/R107 від 14.01.2019 та п.11 вимогам екологічного стандарту Євро-1 встановлено у висновку ВЕА № 1.02-009/Е:2019 науково-технічної експертизи щодо можливості встановлення відповідності автобуса екологічним нормам на момент його виробництва (за заявкою на добровільну сертифікацію) від 15.01.2019.

Сертифікат є чинним без обмеження терміну дії за умови, що в конструкцію КТЗ з моменту видачі сертифікату змін не вносилися

Завідувач відділу ВПВП _____ М.К. Велісевич
 Заступник завідувача відділу ВПВП _____ В.В. Журавель

Додаток до сертифіката відповідності
 UA.INSAT*А*0011-19 від 15.01.2019 р. на 2 сторінках

Фото загального виду автобуса, його пасажирського салону, ідентифікаційних ознак



Рис. 1. ¼ виду автобуса з переду



Рис. 2. Вид пасажирського салону



Рис. 3. Ідентифікаційні позначення автобуса та двигуна

Завідувач відділу ВПВП _____

Заступник завідувача відділу ВПВП _____

М.К. Велісевич

В.В. Журавель

ПЕРЕЛІК ДОКАЗІВ СТОСОВНО ВІДПОВІДНОСТІ КТЗ
 ВИМОГАМ ЗАЯВИ
 згідно з договором на Добровільну сертифікацію № 901/6 від 11.01.2019 р.

Об'єкт затвердження	Посилання на технічний регламент, серію положень у разі Правил БЄК ООН, тощо	Номер документа щодо затвердження типу або протокол випробувань	Випробувальна лабораторія, що видає протокол випробувань, протокол ідентифікації, експертний висновок, Сертифікат відповідності	Дата
MAN S 2000	Правила БЄК ООН №107-02	Протокол випробувань ПВ № 1.02-35703/R107	Випробувальний ЦЕНТР КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ Державного підприємства «ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ» ДП «ДЕРЖАВІОТРАНСНДПРОЕКТ» Випробувальна лабораторія «технічна служба з випробувань дорожніх транспортних засобів»	14.01.2019
Додаток 2 до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання затвердженого наказом Мінінфраструктури від 17.08.2012 № 621, зареєстрованого в Мінюсті 14.09.2012 за №15862/1898	Висновок ВЕА № 1.02-009/Е:2019 науково-технічної експертизи щодо можливості встановлення відповідності автобуса екологічним нормам на момент його виробництва (за заявкою на добровільну сертифікацію)	Лабораторія дослідження викидів напруги та висплат (ЛДВГЕ) ДП «ДержавотрансНДПроект»		15.01.2019

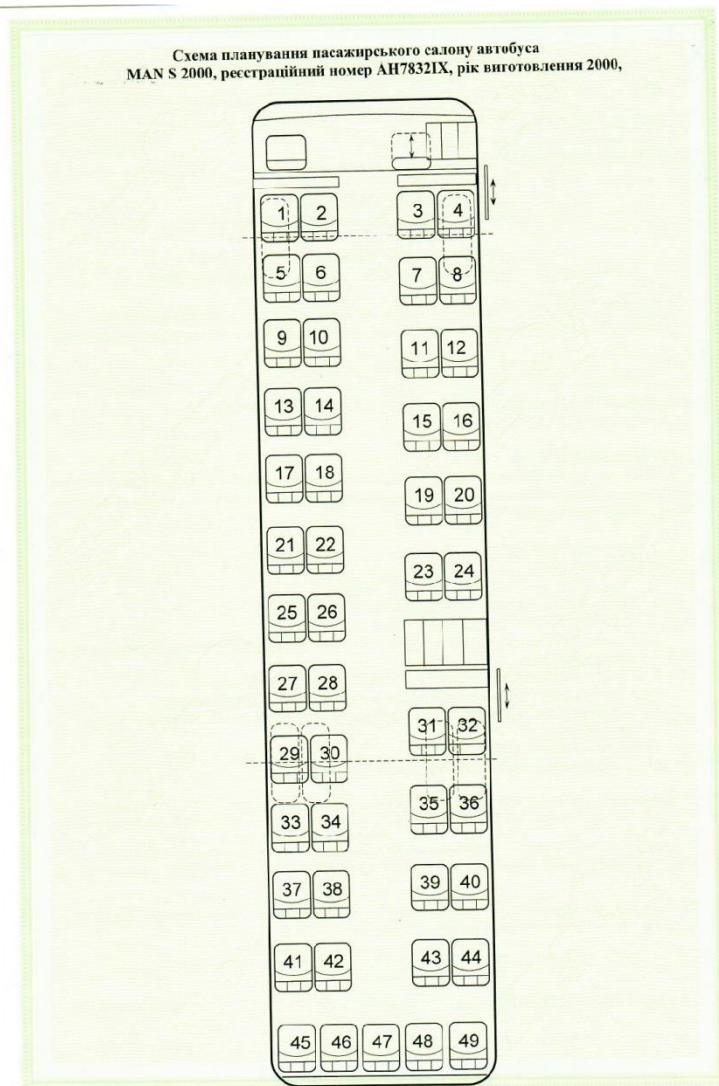
1. Інформація щодо змін конструкції КТЗ (перобладнання) **відсутня**

Завідувач відділу ВПВП _____

Заступник завідувача відділу ВПВП _____

М.К. Велісевич

В.В. Журавель



Пільгові категорії пасажирів

Існує фактор, який потребує додаткового вивчення у й так мало зрозумілій системі роботи транспорту міста Біла Церква, – це пільги. Пільговики (пенсіонери, АТОВці, діти з малозабезпечених родин, люди з інвалідністю та інші вразливі верстви населення) за законом мали б їздити безкоштовно. На розсуд і людяність водія переважно вирішується питання перевезення пільгових категорій.

З початком війни на Донбасі фінансування соціальних програм виявилось занадто складним завданням як для держави, так і для місцевих бюджетів, що стало причиною подальшого протистояння між пасажирами, перевізниками та міською владою. Адже коли пільговики у 2016 році

отримали законне право безкоштовно їздити у громадському транспорті, перевізники продовжували возити їх фактично за власний кошт, чекаючи на відшкодування своїх витрат. Це призводило до конфліктів. Час від часу у пресі з'являлася інформація, що людей пільгових категорій викинули маршрутки або знову облаяли.

За словами водіїв: пільговиків різко стало більшати і зараз вони нібито складають близько третини від усієї кількості пасажирів, тому возити їх збитковим. Хоча за результатами їх виявилось значно менше. Середня кількість пільгових пасажирів, що користуються автобусами не перевищила 20 %.

Місцева влада не розробила механізм монетизації – так званої альтернативи компенсацій перевізникам. Так, 14 березня 2018 року Уряд запропонував місцевим органам влади перейти на нову систему. Якщо простіше, то держава запропонувала дати кошти за проїзд пільговиків не перевізникам, а самим пільговикам, щоб ті просто оплачували проїзд у будь-якому виді громадського транспорту.

Хочемо зауважити, що таке рішення не є обов'язковим для місцевих органів. Для пасажирів це означає, що поки органами місцевого самоврядування не буде прийняте рішення про монетизацію пільг, чинним залишається порядок компенсаційних виплат перевізникам.

Монетизація пільг покликана прибирати корупційні ризики, пов'язані з компенсаціями з бюджету. На сьогодні українські міста не поспішають переходити на таку систему, оскільки давати гроші самим перевізникам для очільників влади зручніше.

Паспорти автобусних маршрутів регулярних перевезень

Паспорти автобусних маршрутів регулярних перевезень не містять дати затверджень, зокрема маршрутів № 21, 18, 17, 14, 13, 7, 6а, 5, 4, 22, а дата затвердження маршруту № 6 датується 11 травня 2012 року.

Із перекриттям Горбатого мосту на ремонт окремим перевізникам довелося змінити маршрут. При розробці паспортів маршрутів дана інформація ніяк не відображена. При тому, що змінились умови надання послуги і довжина перегону.

Під час проведення громадської експертизи виявлено дублювання трас маршрутів, що супроводжується відповідною завантаженістю зупиночних пунктів.

Спостерігається нерівномірність розподілу маршрутів по зонах міста. Основне навантаження припадає на зупинки пл. Соборна (14 маршрутів), завод «ГТВ» (12 маршрутів), Селекція (11 маршрутів), Техучилище №9 (11 маршрутів), Тролейбусне депо (11 маршрутів), Шинний завод (11 маршрутів), Одеська траса (11 маршрутів), БК «Росава» (11 маршрутів), вул. Гризодубової (11 маршрутів), вул. Гординського (11 маршрутів), вул. Богдана Хмельницького (10 маршрутів), вул. Сломчинського (10 маршрутів). Це може призводити до значних складнощів в організації роботи маршрутів та суттєвого підвищення ймовірності створення аварійно небезпечних ситуацій в зонах зупиночних пунктів.

Зауважуємо, що:

- спостерігається дублювання тролейбусних маршрутів автобусними та взаємне дублювання між автобусними маршрутами, що не може вважатися виправданим та потребує корегування;
- у мережі ГТ є зупиночні пункти з доволі високим завантаженням, що негативно відображається на безпеці дорожнього руху;
- у паспортах автобусних маршрутів спостерігаються випадки як завищення, так і заниження довжин маршрутів, що може стати причиною похибок розрахунків показників пробігу ТЗ.

Аналіз результатів вибіркового обстеження пасажиропотоків на чинних маршрутах громадського транспорту міста Біла Церква.

Вибіркове обстеження пасажиропотоків на міських маршрутах громадського транспорту було проведене в період з 15 лютого по 15 березня 2019 року включно з 6:30 до 18:00 год. В обстежені були задіяні 27 обліковців, які не є фахівцями в області організації міських пасажирських перевезень, але виявили бажання взяти участь та долучитися до проведення процедури громадської експертизи. З метою організації обстеження робочий час був розділений на три періоди: ранковий період-пік – з 6:00 до 10:00, міжпиковий період – з 10:00 до 16:00 та вечірній період-пік – з 16:00 до 18:00. Також маршрути перевірялись у темний час доби з метою виявлення дотримання маршруту в повному обсязі та перевірки зниження пасажиропотоку. Для якісного проведення обстеження обліковці були закріплені за окремими маршрутами. Досліджено усі маршрути ГТ міста в тому числі і електротранспорт. Кожному обліковцю видавалися картки обстеження маршрутів. Об'єктом обстеження виступав повний рейс (прямий-зворотній) маршрутного транспортного засобу. Обстеження було побудовано таким чином, щоб охопити як мінімум 4 оберти транспортного засобу кожного маршруту.

Первинною інформацією, яку збирав обліковець по кожному рейсу, було:

- номер маршруту;
- час початку рейсу;
- загальна кількість пасажирів, що ввійшли до маршрутного транспортного засобу на зупиночних пунктах;
- кількість пасажирів, що вийшли з маршрутного транспортного засобу на зупиночних пунктах;
- час закінчення рейсу;
- дотримання маршруту відповідно до паспорту.

Нижче наведено зразок облікової карти.

1 5 35

ПОРЕЙСОВІ ПОКАЗНИКИ *Дієтові-4*

Місто: Біла Церква, Маршрут: № 22

(прямий напрямом) Час відправлення: _____

№ з/п	Назва зупинки	Вийшло	Зайшло	Коефіцієнт викор. пас. місткості	Пасажи́рський обіг
1	м/н Гайок		13		
2	на вимогу				
3	Ринок	4			
4	Авіаремонтний завод				
5	ш. Сквирське				
6	Селекційна станція				
7	Військбуд	3	8		
8	пл. Перемоги		11		
9	Парк "Олександрія"		10		
10	вул. В'ячеслава Чорновола		8		
11	Критий ринок	10	4		
12	магазин "Фокстрот"	5	3		
13	вул. Фастівська		5		
14	пл. П. Запорожця		7		
15	Школа №7	8	9		
16	вул. Б. Хмельницького	5	5		
17	Податкова інспекція	3			
18	вул. Героїв Небесної Сотні		4		
19	пл. Соборна	5	8		
20	пров. Левка Смиренка		3		
21	вул. Павліченка	6	4		
22	вул. Шевченка		5		
23	вул. Гризодубової	3			
24	БК "Росава"	11	7		
25	Техучилище №9	9	8		
26	Тролейбусне депо (на вимогу)	25	5		
27	Селекція	6			
28	завод "ГТВ"	15			
29	Одеська траса	9			
	Всього				

Час прибуття: _____ 130

Дата обстеження: _____

	ЕПІТРАНС		Автобусний парк		Тролейбусне управ.		К-А-Н		ТРАНССІТІ	
Планова собівартість	13480032,00		758133,69		18438662,40		20212595,00		68073793,00	
Плановий прибуток	1348003,20		113720,05		921933,12		2021260,00		680738,00	
Заг.план.вар.пос.	14828035,20		8377377,04		19360595,52		22233855,00		68754531,00	
% рентабельн	10,00		15,00		5,00		10,00		1,00	
Маршрут-4	11076,00	8860,80								
Маршрут-3			535,00	428,00						
Маршрут-6			3041,00	2433,00						
Маршрут-6А			684,00	547,00						
Маршрут-11			1554,00	1243,00						
Маршрут-19			2636,00	2109,00						
Маршрут-7					8735,00	6988,00				
Маршрут-8					6539,00	5231,00				
Маршрут-18					3164,00	2531,00				
Маршрут-13							3306,00	2645,00		
Маршрут-16							9455,00	7564,00		
Маршрут-25							5356,00	4285,00		
Маршрут-14									2651,00	2121,00
Маршрут-17									1683,00	1346,00
Маршрут-21									4690,00	3752,00
Маршрут-22									44548,00	35638,00
РАЗОМ ЗА ДЕНЬ	11076,00	8860,80	8450,00	6760,00	18438,00	14750,00	18117,00	14494,00	53572,00	42857,00
РАЗОМ ЗА РІК	4042740,00	3234192,00	3084250,00	2467400,00	6729870,00	5383750,00	6612705,00	5290310,00	19553780,00	15642805,00
ВАРТІСТЬ ПРОЇЗД	3,67	4,58	2,72	3,40	2,88	3,60	3,36	4,20	3,52	4,40

При проведенні розрахунку у вищенаведеній таблиці були взяті дані видаткової частини, що надавались перевізниками. В рамках громадської експертизи було проведено визначення пасажиропотоку, що відображено в таблиці. Прораховано вартість перевезення відповідно до кількості пасажирів враховуючи пільговиків та не враховуючи, тому в таблиці дві ціни на проїзд. При розрахунку бралось до уваги, що кожного дня 20 % пасажирів не розраховується за проїзд, так як мають посвідчення, що надають право на безкоштовний проїзд. Щоб розрахунок проводився однотипно його було здійснено на усі автомобілі, що виконують перевезення у відповідного перевізника.

При визначенні вартості проїзду суму планової собівартості та планового прибутку було поділено на кількість пасажирів, що перевозиться в рік.

Кількість пасажирів визначена в процесі дослідження пасажиропотоку було приведено до середнього за рейс, оскільки навантаження на рейс протягом дня відчутно змінюється в залежності від пікового, міжпікового або вечірнього часу. Та в подальшому прораховано кількість пасажирів, що перевозиться автобусом за 365 днів.

Середній тариф за всіма перевізниками повинен скласти 4 грн 036 коп.

маршрут №	кількість автоб. фактичних	кількість рейсів	середня кількість пасаж. за рейс, в рамках проведення експертизи	загальнодобова кількість пасаж.	загальнодобова кількість пасаж. без пільговиків	Пас. дослідження за рейс, середня кількість (ХНАДУ)	Загальнодобова кількість пасажирів (ХНАДУ)	річний пас. (ХНАДУ)
2	6	13	21	1638	1392	11	858	313170
3	5	6	18	535	428	24	432	157680
4	13	12	71	11076	8860,8	17	2652	967980
5	6	12	11	792	633,6	11	792	289080
6	21	9	16	3041	2433	25	900	328500
6А	5	9	15	684	547	25	900	328500
7	19	16	29	8735	6988	27	8208	2995920
8	13	15	34	6539	5231	41	7995	2918175
11	14	9	12	1554	1243	24	3024	1103760
13	13	9	28	3306	2645	19	2223	811395
14	12	10	22	2651	2121	32	3840	1401600
16	17	9	62	9455	7564	23	3519	1284435
17	13	10	13	1683	1346	25	3250	1186250
18	11	8	36	3164	2531	27	2376	867240
19	14	9	21	2636	2109	32	4032	1471680
21	14	9	37	4690	3752	21	2646	965790
22	25	16	111	44548	35638	40	16000	5840000
25	14	9	43	5356	4285	34	4284	1563660

Вивчаючи структуру витрат перевізників звертаємо увагу на наступне:

1. у всіх перевізників закладено витрати на формений одяг (який відсутній);
2. ціна палива зазначена роздрібна (хоча перевізники є гуртовим покупцем);
3. вартість мастил, спеціальних олив вказана роздрібна;
4. вартість гуми вказана роздрібна.

Вважаємо, що витребування Громадською радою документів на підтвердження статей витрат може кваліфікуватись як втручання в господарську діяльність. Тому всі розрахунки проводились на підставі документів поданих до управління.

Пасажиропотік (ХНАДУ)					
	ЕПІТРАНС	Автобусний парк	Тролейбусне управ.	К-А-Н	ТРАНССІТІ
Планова собівартість	13480032,00	758133,69	18438662,40	20212595,00	68073793,00
Плановий прибут	1348003,20	113720,05	921933,12	2021260,00	680738,00
Заг.план.вар.пос	14828035,20	8377377,04	19360595,52	22233855,00	68754531,00
% рентабельн	10,00	15,00	5	10,00	1,00
Маршрут-4	2652,00				
Маршрут-3		432,00			
Маршрут-6		900,00			
Маршрут-6А		900,00			
Маршрут-11		3024,00			
Маршрут-19		4032,00			
Маршрут-7			8208,00		
Маршрут-8			7995,00		
Маршрут-18			2376,00		
Маршрут-13				2223,00	
Маршрут-16				3519,00	
Маршрут-25				4284,00	
Маршрут-14					3840,00
Маршрут-17					3250,00
Маршрут-21					2646,00
Маршрут-22					16000,00
РАЗОМ ЗА ДЕНЬ	2652,00	9288,00	18579,00	10026,00	25736,00
РАЗОМ ЗА РІК	967980,00	3390120,00	6781335,00	3659490,00	9393640,00
ВАРТІСТЬ ПРОЇЗД	15,32	2,47	2,85	6,08	7,32

Кафедрою транспортних систем і логістики Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (ХНАДУ) підготовлено звіт про науково-дослідну роботу за договором № 77-03-16 щодо розробки комплексної схеми руху громадського транспорту міста Біла Церква, розробки моделі маршрутної мережі та проведення вибіркового обстеження пасажиропотоків на діючих маршрутах. В рамках свого дослідження спеціалістами ХНАДУ проводилось визначення пасажиропотоку; у вищенаведеній таблиці здійснено розрахунок вартості проїзду відповідно до даних звіту.

Якщо робити розрахунок тарифу, посилаючись на визначення пасажиропотоку ХНАДУ, то середня вартість проїзду має складати **6 грн 08 коп.**

Можна зробити висновок, що є потреба провести комплексну

перевірку схем руху громадського транспорту міста Біла Церква та внести зміни в існуючу модель маршрутної мережі.

Враховуючи, що пасажиропотік визначався фахівцями ХНАДУ, що є професіоналами на платній основі та активістами, що не є фахівцями на громадських засадах. Пропонуємо взяти за основу вартість тарифу середню між двома розрахунками.

$$(4.036+6.08)/2 = 5.059$$

Вважаємо з доцільне залишити існуючий тариф.

Тролейбуси

№ маршруту	Середня відстань поїздки пасажирів, км	Середній обсяг перевезених за рейс пасажирів, пас.
1	3,14	99
2	1,55	46
3	1,6	28
3-А	3,52	29
4	2,65	25
5	2,84	49

Економічне обґрунтування статей калькуляції розрахунку повної планової собівартості послуг міського електричного транспорту, згідно з порядком формування тарифів на послуги міського електричного транспорту затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 25 листопада 2013 року № 940, зареєстрованого в Міністерстві Юстиції України 28 листопада 2013 року за № 2035/24567 на 2019 рік:

- вартість тарифу з електроенергії протягом року зросте на 11,8 %;

- заробітна плата на 2019 рік у порівнянні з 2018 роком (при затверджених змінах на кінець 2018 року) на 11-15 % згідно з додатком 2 (у якому враховано підняття заробітної плати за рахунок підняття прожиткового мінімуму з 1 січня 2019 року, але у січні 2019 року надійшли зареєстровані зміни і доповнення до Галузевої угоди з врахуванням яких заробітна плата повинна зрости в середньому на 22-24 %, введення їх в дію планується з 01 квітня 2019 року;
- єдиний соціальний внесок на 11-15 % відповідно, при змінах з 01 квітня 2019 року – 22-24 %;
- розрахунок потреби автопокришок на 2019 рік наведено в таблиці нижче;
- розрахунок витрат паливно-мастильних матеріалів також наведено у таблиці нижче;

Підприємство КП БМР «Тролейбусне управління» є планово-збитковим і власних доходів від реалізації наданих послуг та субвенцій, які надходять з місцевого бюджету за пільгові перевезення (не в повному обсязі), вистачає лише на сплату рахунків з електроенергії та виплату заробітної плати (ці статті завжди є пріоритетними для підприємства), тому спланувати закупівлю тої чи іншої запчастини чи матеріалів (надання деяких видів послуг) – неможливо, так як закупівля здійснюється за фактом потреби.

Статті калькуляції в розрахунку повної планової собівартості обчислені відповідно до фактичних середніх даних по фактичним показникам роботи підприємства у 2018 році, оскільки плановий розрахунок собівартості послуг міського електричного транспорту був розрахований у кінці жовтня 2018 року при поданні фінансового плану на 2019 рік.

Розрахунок заробітної плати на 2019 рік.

ФОП та податків на 2019 рік						
Підрозділи та служби	ФОП та податків із вже затвердженими змінами					
	ФОП фактичний за вересень	ЄСВ фактичний за вересень	ФОП з січня за місяць	ЄСВ з січня за місяць	ФОП за рік	ЄСВ за рік
Водії тролейбусів	389 989,86	85 797,77	434 650,43	95 623,09	5 215 805,16	1 147 477,14
Кондуктора	151 954,14	33 429,91	169 217,10	37 227,76	2 030 605,20	446 733,14
служба енергоспоживачів	98 759,22	21 727,03	113 140,94	24 891,01	1 357 691,28	298 692,08
служба рухомого складу	160 425,88	35 293,69	183 678,52	40 409,27	2 204 142,24	484 911,29
енергомеханічна дільниця	7 260,00	1 597,20	10 760,00	2 367,20	129 120,00	28 406,40
служба охорони	16 336,15	3 593,95	18 469,65	4 063,32	221 635,80	48 759,88
водії головного механіка	42 713,82	9 397,04	44 465,09	9 782,32	533 581,08	117 387,84
ІТР	197 962,09	43 551,66	215 818,27	47 480,02	2 589 819,24	569 760,23
Всього по службам і підрозділам	1 065 401,16	234 388,26	1 190 200,00	261 844,00	14 282 400,00	3 142 128,00

Планова потреба автопокришок на 2019 рік			
Номенклатура	Кількість, шт	Орієнтовна ціна, грн	Сума, грн
Автошина 12,00 R20 И-332	48	6 000	288 000
Автошина 275/70 R 22,5	10	5 600	56 000
Автошина 315/80 R 22,5	4	5 500	22 000
Автошина 10,00 R20 И-309	4	4 600	18 400
Всього			384 400

Планова потреба паливо-мастильних матеріалів на 2019 рік			
Номенклатура	Кількість	Орієнтовна ціна, грн	Сума, грн
Масло ATF, л	25	111,00	2 775,00
Масло компресійне КС19, л	980	70,00	68 600,00
Масло ТАД - 17, л	1 265	60,00	75 900,00
Олива моторна И-20, л	560	50,45	28 252,00
Олива дизельна М10 ДМ, л	560	46,00	25 760,00
Масло моторне М8В, л	400	52,00	20 800,00
Олива 10w40, л	305	95,00	28 975,00
мастило Літол, кг	68	90,00	6 120,00
Салідол, кг	170	45,00	7 650,00
Бензин, л	4 665	28,00	130 620,00
Газ скраплений, л	8 760	12,39	108 536,40
Всього			503 988,40

Порушення в процедурах подання, оприлюднення, обговорення та прийняття регуляторних актів «Про тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» та «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті»

З урахуванням вимог ст. 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» в аналізі впливу регуляторного акта проекту рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» не було вказано та обґрунтовано ряд питань, а саме:

- не визначено і не проаналізовано проблему, яка має вирішитися та чому ті чи інші проблеми повинні вирішитися шляхом державного регулювання господарських відносин.
- не обґрунтовано чому проблему не можна розв'язати іншими шляхами або іншими регуляторними актами.

З урахуванням ст. 13 вищевказаного Закону були порушені наступні пункти, а саме:

- проекти регуляторних актів так само як і аналіз впливу регуляторних актів не були розміщені на офіційному веб-сайті розробника, натомість посилання у повідомленні на офіційному сайті місцевого органу самоврядування вело на інший сайт з доменом третього рівня, - <http://www.bc-rada.gov.ua/node/9490>;
- не оприлюднено порівняльну таблицю у зв'язку зі змінами до попередніх регуляторних актів, а також порівняльні таблиці з внесеними пропозиціями від інших громадян, фізичних осіб та юридичних осіб.

З урахуванням ст. 35 зазначеного Закону «Особливості оприлюднення проектів регуляторних актів, прийняття яких належить до компетенції органів та посадових осіб місцевого самоврядування, з метою одержання зауважень і пропозицій» були порушені такі пункти, а саме:

- зауваження і пропозиції, які були надані під час прийому зауважень і пропозицій до проектів регуляторних актів в тому числі ті, що озвучувались на круглих столах, не були внесені до порівняльної таблиці і проекти не були повторно розглянуті головною депутатською комісією як це передбачено чинним законодавством.

Також, ураховуючи вимоги ст. 21 Закону «Погодження проектів регуляторних актів, які розробляються органами виконавчої влади, із уповноваженим органом» були допущені такі порушення:

- уповноваженим органом є Білоцерківська міська рада Київської області, якій проект регуляторного акта не надавався і не був

погоджений органом; натомість був розглянутий лише на одній депутатській комісії, яка не має повноважень погоджувати проект регуляторного акта без усього органу;

- після доопрацювання проекту регуляторного акта та/або відповідного аналізу регуляторного впливу з урахуванням наданих зауважень та пропозицій цей проект подається у встановленому цим Законом порядку на повторне погодження до уповноваженого органу, що не було зроблено, адже пропозиції не були внесені або враховані у порівняльній таблиці проект регуляторного акту.

Крім того, згідно зі ст. 36 указаного Закону «Особливості прийняття регуляторних актів органами виконавчої влади, їх посадовими особами»:

- регуляторний акт не може бути прийнятий або схвалений уповноваженим на це органом чи посадовою особою місцевого самоврядування, якщо наявна хоча б одна з таких обставин:
 - ✓ відсутній аналіз регуляторного впливу;
 - ✓ проект регуляторного акта не був оприлюднений.
- у разі виявлення будь-якої з цих обставин орган чи посадова особа місцевого самоврядування має право вжити передбачених законодавством заходів для припинення виявлених порушень, у тому числі відповідно до закону, скасувати або зупинити дію регуляторного акта, прийнятого з порушеннями.

Оскільки проект не був оприлюднений згідно Законодавства він не може бути прийнятим або схваленим.

Відповідно до ст. 5 Конституції України носієм суверенітету і єдиним джерелом влади в Україні є народ. Народ здійснює владу безпосередньо і через органи державної влади та органи місцевого самоврядування.

Громадяни України, які були присутні на круглому столі від 21 грудня 2018 року, свою владу здійснювали безпосередньо і висловили свою волю, а саме не приймати ніяких рішень щодо підвищення тарифів на проїзд у громадському транспорті, проте це не було відображено в протоколі круглого столу, який повинен братися до уваги при складенні порівняльної таблиці з пропозиціями та зауваженнями до регуляторних актів.

Вважаємо, що це є грубим порушенням Конституції України і прав громадян України.

Ураховуючи, що обсяг перевезення пасажирів є складовою розрахунку тарифу, сформованого перевізником, а об'єктивний розгляд зазначеної складової органом місцевого самоврядування неможливий без його перевірки, не проведення обов'язкового обстеження пасажиропотоку на маршруті при зміні тарифу на перевезення призведе до встановлення необґрунтованих тарифів.

Звертаємо увагу, що за наявною інформацією органи місцевого самоврядування не володіють реальною інформацією щодо пасажиропотоків при розгляді розрахунку складових тарифу, поданого перевізником з метою його зміни.

Наполягаємо, що ініціатор встановлення (зміни) тарифів повинен надавати детальне економічне обґрунтування, в якому, зокрема, повинна бути обґрунтована і документально підтверджене кожне значення витрат та доцільність їх включення до складової тарифу.

5. Експертні висновки та пропозиції

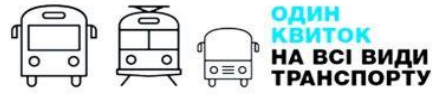
Проблема некоректного тарифу тягне за собою низку інших суспільних проблем. Постійна економія на обслуговуванні транспортних засобів згодом призводить до зношеності тролейбусів, автобусів та маршрутних таксі, відсутності здорової конкуренції на ринку. Очевидно, що системою громадського транспорту у місті Біла Церква системно ніхто і ніколи не займався.

Модернізації потребує все, що стосується системи громадського транспорту. Це і тариф, і спосіб компенсацій перевізникам, пільги на проїзд, автобуси і тролейбуси, схеми сполучення, облік пасажиропотоку у місті і багато, облаштування місць розвороту на кінцевих зупинках, монтування валідаторів, установка топографічних шайб і багато іншого. Проте ці проблеми можливо вирішити лише комплексно.

Одним із шляхів вирішення є впровадження карти білоцерківця як єдиної форми розрахунку. Актуальним є впровадження електронного квитка.

Система E-Ticket вже декілька років існує в ЄС. Вона дозволяє ефективно рахувати пасажирів, створює оптимальну схему користування транспортом пільговими верствами населення, забезпечує комфортні умови перевезення.

ЗАКОН ПРО ЕЛЕКТРОННИЙ КВИТОК СХВАЛЕНО



Прямуючи до європейської спільноти Україна також декларує готовність переймати досвід Заходу і втілювати в життя необхідні інновації. Відповідне законодавче підґрунтя вже ухвалено Верховною Радою України.

- ✓ Оскільки конкурси з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування були проведені з порушенням, пропонуємо провести новий конкурс.
- ✓ Попередній склад конкурсної комісії зарекомендував себе негативно, оскільки допустив до участі претендентів, які не відповідали вимогам і навіть визнав їх переможцями, тому вбачаємо за необхідне затвердити новий склад конкурсної комісії.
- ✓ Вбачаємо за необхідне отримати звіти усіх перевізників щодо виконання інвестиційних зобов'язань та внести зміни у договори з урахуванням оновленого рухомого складу, у випадку якщо новий конкурс не буде організовано.
- ✓ Створити передумови для залучення інвестицій на придбання нових сучасних автобусів, пристосованих для перевезення громадян з обмеженими фізичними можливостями.
- ✓ Оновити паспорти маршрутів.

- ✓ Облаштувати автобуси, що виконують перевезення валідаторами.
Валідатор – як одна із основних вимог.
- ✓ Розробити типову форму для водіїв, обов’язкову для використання.
- ✓ Розробити такі умови проведення конкурсу, які б стимулювали та захищали інвестиції у розвиток підприємств перевізників, чітко окреслювали вимоги до інфраструктури та рухомого складу з урахуванням потреб доступності для осіб.
- ✓ Розробити картку білоцерківця.
- ✓ Запропонована диференційована система оплати за проїзд в електричному транспорті міста є прийнятною. Встановлені валідатори дозволяють здійснювати контроль.
- ✓ Передбачити механізм відповідальності посадових осіб міської ради та інших виконавців планованих заходів, відповідно до Концепції та Програм в сфері розвитку громадського транспорту.
- ✓ Визначити вичерпні підстави і умови дострокового розірвання договору з перевізниками на надання послуг з пасажирських перевезень.
- ✓ Визначити прозору процедуру моніторингу доступного та пристосованого автобусного та тролейбусного транспорту на відповідність нормативним вимогам.
- ✓ При укладенні договорів на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування слід передбачити:
 - а) відповідальність перевізників за порушення Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом.
 - б) гарантії та умови дотримання вимог безпеки і санітарії пасажирських транспортних засобів та санкції за їх порушення.
 - в) відповідальність виконавців дорожньо-ремонтних робіт за порушення державних будівельних норм.
 - г) при впровадженні нових послуг у галузі пасажирських перевезень чи реформуванні існуючих, технічні завдання

обов'язково мають містити розділ, що стосується перевезення маломобільних пасажирів.

- ✓ Врахувати специфічні інтереси маломобільних пасажирів з конкретними і вичерпними формулюваннями.
- ✓ Створити дієвий механізм зворотного зв'язку з усіма сторонами процесу перевезень громадським транспортом міста.
- ✓ Розробити і затвердити Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту у Білій Церкві.
- ✓ Доручити профільному управлінню прозвітувати про стан виконання Концепції розвитку пасажирського транспорту міста Білої Церкви на 2017-2020 рр.
- ✓ Провести комплексну перевірку схем руху громадського транспорту міста Біла Церква та внести зміни в існуючу модель маршрутної мережі.
- ✓ Тариф 7 гривень, як середній по місту, на проїзд в громадському транспорті є економічно необґрунтованим.
- ✓ В рамках громадської експертизи середня вартість поїзду в громадському транспорті має залишитись на рівні 5 гривень.
- ✓ Рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради Київської області від 15 січня 2019 року № 10 «Про тариф на послуги з перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування» скасувати.

Рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради Київської області від 15 січня 2019 року № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті» ввести в дію.

Керівник громадської експертизи

В.В. Рудешко

Голова Громадської ради

О.М. Сахарова