1.2.

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

VII СЕСІЯ VIII СКЛИКАННЯ

РІШЕННЯ

_____№_____

ПРОЕКТ

Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, статей 10, 11, 28, 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 20, 22, 23, 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Закону України «Про публічні закупівлі», статей 8, 11, 12 Закону України «Про міський електричний транспорт», Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541, постанови Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, постанови Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 812, постанови Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 196, постанови Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, наказу Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України», з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві згідно з додатком 1 до цього рішення.

2. Затвердити Типовий договір про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 2 до цього рішення.

3. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 3 до цього рішення.

4. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві згідно з додатком 4 до цього рішення.

5. Доручити виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації):

5.1. Затвердити Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Києві та Правила користування міським електричним транспортом у м. Києві відповідно до положень цього рішення.

5.2. Здійснити формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році.

5.3. Здійснити організаційно-правові заходи щодо реалізації цього рішення та вирішити в установленому порядку питання фінансування таких заходів.

5.4. Привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього рішення.

6. Встановити, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цього рішення, є чинними до закінчення строку їх дії.

7. Це рішення набирає чинності з дня його офіційного оприлюднення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

8. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Київський міський голова В. Кличко

ПОДАННЯ:
Депутати Київської міської ради

Ю. Сиротюк
П. Кузик
О. Гелевей
П. Антоненко
Б. Бенюк
О. Бондарчук
В. Бохняк
М. Буділов
І. Картавий
С. Кутняк
І. Мірошниченко
В. Назаренко
Д. Попов
О. Чернецький

ПОГОДЖЕНО:
Постійна комісія Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами

Голова — О. Окопний

Секретар — А. Задерейко

Постійна комісія Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку

Голова — А. Странніков

Секретар — Г. Ясинський

Постійна комісія Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики

Голова — О. Бродський

Секретар — О. Овраменко

Начальник управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради — В. Слончак

Додаток 1
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ПОРЯДОК
про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві

1. Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (далі – Порядок) визначає організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, встановлюючи прозорі правовідносини між виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією), що здійснює формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, та перевізниками, за якими перевізники здійснюють перевезення, а виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) здійснює збір коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами та здійснює оплату перевізникам за здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві відповідно до умов договорів.

2. Метою ухвалення Порядку є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

3. Правовою основою Порядку є закони України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт», «Про публічні закупівлі», «Про міський електричний транспорт», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», Кодексу України про адміністративні правопорушення, постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», від 05.04.1999 № 541 «Про затвердження Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті територією України», від 03.12.2008 № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування», від 25.10.2017 № 812 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», від 14.03.2018 № 196 «Про встановлення державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування», від 14.03.2018 № 197 «Деякі питання надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах», наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил

користування трамваєм і тролейбусом у містах України» та інші нормативно-правові акти.

4. Дія цього Порядку поширюється на структурні підрозділи виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, пасажирів, які користуються послугами з перевезення на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, а також представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) представників.

5. У цьому Порядку терміни вживаються у значеннях, наведених у законах України «Про автомобільний транспорт», «Про публічні закупівлі», «Про міський електричний транспорт», а також інших нормативно-правових актах.

6. Перевезення пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві здійснюються у наступний спосіб:

6.1. Перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху.

6.2. Перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у експресному режимі руху.

6.3. Перевезення пасажирів на міському трамвайному маршруті загального користування.

6.4. Перевезення пасажирів на міському тролейбусному маршруті загального користування.

6.5. Перевезення пасажирів на лініях міського швидкісного трамваю загального користування.

6.6. Перевезення пасажирів на лініях міського метрополітену загального користування.

6.7. Перевезення пасажирів на лініях міського фунікулеру загального користування.

6.8. Перевезення пасажирів на лініях міської електрички загального користування.

7. Перевезення пасажирів автобусами з електричним двигуном (з живленням від автономного джерела струму), автобусами з гібридною силовою установкою здійснюється на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Києві.

8. Здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається.

9. Цей Порядок не поширюється на автобусні маршрути спеціальних перевезень, автобусні маршрути нерегулярних перевезень, а також на перевезення пасажирів на приміських, міжміських та міжнародних маршрутах, що проходять у межах м. Києва.

10. Єдиним замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Замовник здійснює організаційно-правові заходи щодо формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, що складається з міських маршрутів та ліній, визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку. Формування транспортної маршрутної мережі м. Києва Замовник здійснює на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів. До цільових показників транспортної мобільності належать:

1) доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів;

2) фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі (кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу, середньоденна кількість пасажирів на один транспортний засіб);

3) енергоефективність (загальне розрахункове енергоспоживання, загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу);

4) грошова доступність для міста;

5) середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі.

10.1. Перше формування транспортної маршрутної мережі м. Києва здійснюється на підставі цільових показників транспортної мобільності, визначених у Остаточному звіті «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленому на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році.

11. Визначення автомобільного перевізника на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, встановленого пунктами 6.1 та 6.2 Порядку (далі – перевізник на міському автобусному маршруті), відбувається виключно на конкурсних засадах (відповідно до вимог, встановлених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» та Законом України «Про публічні закупівлі»).

11.1. Об'єктом засідання конкурсного комітету з визначення перевізника на міському автобусному маршруті (далі – конкурсний комітет) є маршрут, що є складовою транспортної маршрутної мережі м. Києва, визначеної пунктом 10 Порядку. Організатором засідання конкурсного комітету є Замовник. На конкурс із визначення перевізника на міському автобусному маршруті (далі – конкурс) виносяться маршрути із затвердженими паспортами (відповідно до вимог, встановлених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Паспорт маршруту включає:

11.1.1. Номер маршруту та режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний).

11.1.2. Строк дії договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір про перевезення на автобусному маршруті), що встановлюється відповідно до вимог, закріплених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» та постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 і становить п'ять років.

11.1.3. Схему маршруту із зазначенням початкового пункту, кінцевого пункту, проміжних пунктів, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольних пунктів), проміжних зупинок, довжини маршруту у прямому та

зворотному напрямках, графіки руху із зазначенням часу відправлень з початкового та кінцевого пунктів, контрольних пунктів та прибуття до початкового та кінцевого пунктів, кількість днів протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті, у які виконуватимуться графіки руху автобусів у будні дні та графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні.

11.1.4. Кількість графіків руху (виїздів на маршрут), кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, відстань, яку має подолати рухомий склад, що працює на маршруті, протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті.

11.1.5. Вимоги до автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті:

– кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті (зазначається для кожного графіка окремо);

– доля низького рівня підлоги автобуса;

– тип силової установки автобуса та екологічні вимоги до неї;

– максимальний вік автобусів на момент укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті;

– пристосованість для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення у кількості, визначеною постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176.

11.2. Автобуси, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах повинні відповідати вимогам, встановленим статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт».

11.3. Відомості та показники, що подаються у паспорті маршруту не можуть мати розбіжностей з відомостями та показниками, зазначеними у Договорі про перевезення на автобусному маршруті.

11.4. Відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, який виконує рейс вказаним графіком відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно.

11.5. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

11.6. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів фіксуються за допомогою автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) та обліковуються Замовником, або організацією, визначеною Замовником. Повна інформація щодо виконання рейсів зберігається Замовником, або організацією, визначеною Замовником, у електронному вигляді протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті, а також протягом 6 (шести) місяців після закінчення його дії.

11.7. Конкурс проводиться відповідно до вимог, встановлених статтями 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про публічні закупівлі» та постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081.

11.8. Переможцем конкурсу визначається перевізник-претендент, що подав найбільш економічно вигідну пропозицію у розумінні статті 28 Закону України «Про публічні закупівлі». Рішення про результати конкурсу, визначення переможця та протокол засідання конкурсного комітету Замовник опубліковує на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

11.8.1. У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі кількості місць для сидіння та загальної кількості місць для пасажирів, долі низького рівня підлоги автобуса, типу силової установки та відповідності екологічним нормам, пристосованості для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, проводиться повторний конкурс, за результатами якого укладається Договір про перевезення на автобусному маршруті строком на 1 (один) рік (відповідно до вимог, встановлених статтею 44 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

11.8.2. У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі максимального віку автобусів на момент укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті та відповідності вимогам, встановленими статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», а також у разі відсутності перевізників-претендентів, конкурс вважається таким, що не відбувся.

11.9. З переможцем конкурсу укладається Договір про перевезення на автобусному маршруті (для маршрутів, визначених пунктами 6.1 та 6.2 Порядку) відповідно до Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений Договір про перевезення на автобусному маршруті (для маршрутів, визначених пунктами 6.1 та 6.2 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

11.9.1. У випадку письмової відмови перевізника-претендента, який став переможцем конкурсу, від укладення із Замовником Договору про перевезення на автобусному маршруті, такий договір укладається із перевізником-претендентом, який зайняв друге місце. Якщо перевізник-претендент, що став

переможцем конкурсу, письмово відмовився від виконання перевезень, а також відсутній перевізник-претендент, який зайняв друге місце, Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

11.9.2. У випадку розірвання Договору про перевезення на автобусному маршруті, починаючи із наступного дня після припинення перевезення пасажирів перевізником, з яким було розірвано такий договір, у разі згоди Замовника та перевізника-претендента, який зайняв друге місце, між ними може бути укладено новий Договір про перевезення на автобусному маршруті. У випадку, якщо Замовник та перевізник-претендент, який зайняв друге місце, не дійшли згоди, то Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

11.10. Оплату за Договором про перевезення на автобусному маршруті здійснює Замовник у строки та в обсязі, що передбачені цим Договором про перевезення на автобусному маршруті.

11.11. Встановлення терміналів АСДУ, терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах здійснюється Замовником після укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті, але не пізніше початку дії цього Договору про перевезення на автобусному маршруті.

12. Підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві (для маршрутів (ліній), визначених пунктами 6.3-6.8 Порядку) є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (відповідно до вимог, встановлених статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»).

12.1. Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (для маршрутів, визначених пунктами 6.3 та 6.4 Порядку) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (для маршрутів, визначених пунктами 6.3 та 6.4 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

12.2. Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (для ліній, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (для ліній, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

13. Всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником.

14. Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві за видом носія поділяються на квиток, надрукований типографським способом на паперовому носії, у тому числі на папері високої щільності (далі – паперовий квиток) та квиток на електронному носії (далі – електронний квиток). Обидва види квитків мають однакову юридичну силу.

14.1. Продаж паперових квитків здійснюється у стаціонарних пунктах продажу, перелік яких розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички. Продаж паперових квитків у стаціонарних пунктах продажу може здійснюватися як за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків, так і фізичними особами, які наділені повноваженнями на здійснення продажу паперових квитків для оплати проїзду, а у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички – за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків. Продаж паперових квитків для оплати проїзду може здійснюватися у тому числі й у закладах торгівлі будь-якої форми власності за договором, укладеним між Замовником та суб'єктом господарювання. Інформацію про укладення такого договору Замовник має відображати на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). У пунктах продажу паперових квитків для оплати проїзду (стаціонарних, у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) має бути передбачена можливість купівлі паперових квитків як за готівкові кошти, так і за допомогою банківського терміналу.

14.2. Продаж електронних квитків здійснюється за допомогою програми-додатку АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою. Програма-додаток АСООП розповсюджується безоплатно. Реєстрація електронного квитка здійснюється у вказаній програмі-додатку АСООП. Необхідною умовою реєстрації електронного квитка пасажиром є наявність на мобільному пристрої пасажира підключення до мережі Інтернет.

15. Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування у м. Києві (визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) поділяються на квитки зі строком дії та експрес-квитки, а на міських лініях загального користування у м. Києві (визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) діють лише квитки зі строком дії.

15.1. Квитки зі строком дії поділяються на:

1) квитки, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин;

2) квитки, що діють протягом 24 (двадцяти чотирьох) годин (1 (однієї) доби);

3) квитки, що діють протягом 3 (трьох) діб;

4) квитки, що діють протягом 7 (семи) діб;

5) квитки, що діють протягом 30 (тридцяти) діб;

6) квитки, що діють протягом 90 (дев'яносто) діб;

7) квитки, що діють протягом 365 (трьохсот шістдесяти п'яти) діб.

Квитки зі строком дії є дійсними протягом строку, що зазначений у пункті 16.6 Порядку, а також вони є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку), у вагонах швидкісного трамваю, поїздах метрополітену, вагонах фунікулера, поїздах міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку), що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним.

15.2. Експрес-квитки діють протягом 20 (двадцяти) хвилин від настання факту реєстрації (валідації) такого квитка. Експрес-квитки не є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку), що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Пасажир, який здійснює оплату проїзду за допомогою експрес-квитка, повинен залишити салон автобуса, тролейбуса, трамвая (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) до завершення строку дії експрес-квитка.

16. Оплата проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (на маршрутах (лініях), визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку) здійснюється за допомогою АСООП. Замовник або організація, визначена Замовником, здійснює розробку, технічну підтримку та оновлення АСООП. Складовими елементами АСООП є термінали АСООП, програма-додаток АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою, та програмне забезпечення, яке здійснює облік кількості пасажирів і статистичної інформації.

16.1. Проїзд є оплаченим після настання факту реєстрації електронного квитка для оплати проїзду у програмі-додатку АСООП або валідації паперового квитка для оплати проїзду у терміналі АСООП.

16.2. Термінали АСООП розміщуються у салонах автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку). Пасажир, який здійснює поїздку на вищезазначених маршрутах, зобов'язаний здійснити оплату проїзду до настання моменту проїзду однієї зупинки.

16.3. Термінали АСООП розміщуються на входах на станції швидкісного трамвая, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку). Пасажир, який здійснює поїздку на вищевказаних лініях, зобов'язаний здійснити оплату проїзду перед входом на станцію.

16.4. У салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) термінал АСООП з розрахунку на кожні 30 (тридцять) пасажирів (відповідно до загальної кількості місць для пасажирів транспортного засобу, що зазначена його виробником). Також у салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на кожні 120 (сто двадцять) пасажирів (відповідно до загальної кількості місць для пасажирів транспортного засобу, що зазначена його виробником).

16.5. На станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 3 (три) термінали АСООП для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 5 (п'ять) терміналів АСООП для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 8 (восьми) терміналів АСООП – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку). Також на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 2 (два) автоматичні пристрої з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 3 (трьох) автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку).

16.6. Під час реєстрації (валідації) квитка для оплати проїзду на ньому відображається дата та час реєстрації (валідації), дата та час завершення дії квитка, маршрут та бортовий (парковий) номер автобуса, тролейбуса чи трамвая (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) або назва станції (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку). Часовий проміжок між датою та часом реєстрації (валідації) і датою та часом завершення дії квитка для оплати проїзду є строком, впродовж якого квиток для оплати проїзду є дійсним. Під час дії квитка для оплати проїзду пасажир має право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях), визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку.

16.7. Якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Діти до 6 (шести) років (без зайняття окремого місця для сидіння) мають право безоплатного проїзду без необхідності отримання квитка для оплати проїзду.

16.8. Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, відповідно до пункту 15.1 Порядку, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та «Картку киянина». У разі відсутності «Картки киянина», пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.9. Студенти денної форми навчання вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учні професійно-технічних навчальних закладів, незалежно від форм власності, щодо яких законодавством України передбачено право придбання проїзних документів (квитків) за половину їх вартості у міському транспорті, мають право придбати квитки для оплати проїзду (квиток зі строком дії чи експрес-квиток) за половину їх вартості. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для оплати проїзду зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний студентський (учнівський) квиток. У разі відсутності дійсного студентського (учнівського) квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.9.1. Продаж паперових квитків для студентів здійснюється у вищевказаних пунктах продажу. Перед валідацією паперових квитків для студентів зі строком дії 3 (три) доби, 7 (сім) діб, 10 (десять) діб, 30 (тридцять) діб, 90 (дев'яносто) діб, 365 (триста шістдесят п'ять) діб пасажир має власноруч зазначити серію та номер студентського (учнівського) квитка у довільний спосіб (типографський, ручний) у місці, що передбачене для цього на тлі квитка.

16.9.2. Для придбання електронного квитка для студентів необхідно зазначити серію та номер студентського квитка у програмі-додатку АСООП, після чого програма-додаток здійснює верифікацію самостійно.

16.10. Учні (вихованці) загальноосвітніх навчальних закладів денної форми навчання, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, відповідно до пункту 15.1 Порядку, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний учнівський квиток. У разі відсутності дійсного учнівського квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.11. Речі пасажира, що мають габаритні розміри понад 60x40x25 сантиметрів (перевищують усі три габаритні розміри одночасно) або сума трьох габаритних розмірів речей перевищує 150 (сто п'ятдесят) сантиметрів, або такі, що мають вагу понад 30 (тридцять) кілограмів, вважаються багажем, перевезення якого підлягає оплаті. Оплата перевезення багажу здійснюється шляхом придбання та реєстрації (валідації) додаткового квитка для оплати проїзду на кожну одиницю багажу.

16.12. Контроль за оплатою проїзду здійснюється всередині автобусів, тролейбусів, трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) у порядку, визначеному законодавством України. Проїзд пасажира, який не має квитка для оплати проїзду, що є дійсним, чи документів, передбачених пунктами 16.7-16.10 Порядку, є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП.

16.13. Перевезення речей, що вважаються багажем (відповідно до пункту 16.11 Порядку), та щодо яких у пасажира відсутній квиток для оплати проїзду, що є дійсним, також є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП. У випадку відмови пасажира визнати багаж своєю власністю, особа (особи), що здійснює (здійснюють) контроль за оплатою проїзду мають право звернутись до правоохоронних органів щодо вилучення цього багажу для встановлення його власника.

17. Вартість квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві обчислюється за формулою: $\Sigma = (K1 \times K2 \times K3 \times K4)$ гривень, де:

K1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 12 (K1 = 12) та може бути змінене на підставі рішення Київської міської ради після проведення громадського обговорення;

K2 – коефіцієнт носія, значення якого дорівнює одиниці ($K2_1 = 1$) – для паперових квитків та дорівнює 0,9 ($K2_2 = 0,9$) – для електронних квитків;

K3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів, значення якого дорівнює одиниці ($K3_1 = 1$) – для квитків для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, та дорівнює 0,5 ($K3_2 = 0,5$) – для квитків для оплати проїзду для студентів;

K4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 5/12 ($K4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($K4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($K4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($K4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($K4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($K4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($K4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($K4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Строк дії	Вартість електронного квитка (грн)		Вартість паперового квитка (грн)	
	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання
Експрес-квиток (20 хвилин)	4,5	2,25	5	2,5
75 хвилин	10,8	5,4	12	6
24 години (1 доба)	27	13,5	30	15
3 доби	63	31,5	70	35
7 діб	126	63	140	70
30 діб	472,5	236,25	525	262,5
90 діб	1260	630	1400	700
365 діб	4500	2250	5000	2500

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 2
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та _____найменування юридичної особи_____ в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____, (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання автомобільного транспорту, на підставі Протоколу засідання конкурсного комітету з визначення претендента на здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – конкурсний комітет) від «___» _____ 20__ р. № _____, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір) є здійснення перевезення пасажирів Перевізником на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – маршрут) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на маршруті з наступними вихідними даними (паспортом маршруту):

1.	Номер маршруту	
2.	Режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний)	
3.	Строк дії Договору	
4.	Схема маршруту	
5.	Початковий пункт	

6.	Кінцевий пункт	
7.	Проміжні пункти, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольні пункти)	
8.	Проміжні зупинки	
9.	Довжина маршруту у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
10.	Місце для здійснення міжрейсового відстою автобусів	
11.	Місце розташування санітарно-побутових приміщень та обладнання для водіїв	
12.	Графіки руху автобусів у будні дні	
13.	Графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні	
14.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 12	
15.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 13	
16.	Кількість графіків (виїздів на маршрут) протягом строку дії Договору (одиниць)	
17.	Кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (враховується час, коли автобус перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховуються обідні перерви та час, необхідний для виїзду на маршрут та заїзду з маршруту, округлення неповних годин здійснюється у бік більшої величини)	
18.	Загальна відстань, яку долають автобуси, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (кілометрів)	
19.	Кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, не менше; пристосованість автобусів для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (зазначається для кожного графіка окремо) (одиниць)	
20.	Доля низького рівня підлоги автобуса, не менше (відсотків) (зазначається для кожного графіка окремо)	
21.	Тип силової установки автобуса та відповідність екологічним нормам, не нижче рівня	
22.	Максимальний вік автобусів на момент укладення Договору (років)	
23.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення Договору є рішення конкурсного комітету відповідно до Протоколу засідання конкурсного комітету від «___» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на маршруті, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на маршруті в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення прав та обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором третім особам.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести маршрут до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення у автобусах, що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху на початкових, проміжних та кінцевих зупинках маршруту.

2.1.5. Затвердити паспорт маршруту (розклад руху, схему маршруту, характеристику маршруту, графік режиму праці та відпочинку водіїв тощо), що відповідає вимогам законодавства України. Відомості і показники, які подаються у паспорті маршруту не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, що наведені у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, які зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, що зазначені у паспорті маршруту і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.6. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах, що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.7. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, що передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.8. Забезпечити наявність санітарно-побутових приміщень та обладнання на одній з кінцевих зупинок маршруту та доступ до них водіїв.

2.1.9. Забезпечити організацію міжрейсових відстоїв автобусів у місцях, передбачених графіком руху.

2.1.10. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були здійснені протягом календарного дня на маршруті, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.11. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ.

2.1.12. Вживати адміністративних заходів щодо залучення Національної поліції України для попередження порушень пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України.

2.1.13. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені у автобусах, які здійснюють перевезення на маршруті, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.14. Здійснювати організацію руху за тимчасовою схемою у випадках ліквідації наслідків аварій, капітального ремонту дорожнього покриття, проведення масових заходів, наслідків стихійних явищ та інших обставин, що унеможливлюють рух за маршрутом.

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті.

2.2.3. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.4. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, передбачених пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.5. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на маршруті у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.6. Здійснити оголошення конкурсу з визначення претендента на здійснення перевезення пасажирів на маршруті до закінчення строку дії Договору, однак не пізніше, ніж за 75 (сімдесят п'ять) календарних днів до закінчення строку дії Договору, або здійснити поновлення Договору у порядку, встановленому пунктом 4.13 Договору.

2.2.7. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони автобуса, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті (в разі наявності).

2.2.8. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в автобусах, які здійснюють перевезення на маршруті, до бортової мережі живлення та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на маршруті, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечувати підключення до бортової мережі живлення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в автобусах та здійснювати контроль

за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, встановленого на автобусі, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.4. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.5. Здійснювати міжрейсовий відстій автобусів на маршруті виключно у місцях, передбачених паспортом маршруту.

2.3.6. Здійснювати зберігання транспортних засобів у позаробочий час виключно у місцях, що перебувають у власності чи користуванні Перевізника.

2.3.7. Використовувати на маршруті виключно автобуси, які відповідають вимогам, що встановлені пунктом 1.2 цього Договору. Зміна вимог до автобусів допускається виключно шляхом укладання додаткової угоди до цього Договору.

2.3.8. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву зупинки (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту маршруту) та про поточну та наступну зупинки (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про зупинки здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія та у салоні автобуса забороняється.

2.3.9. Забезпечувати належний санітарний стан автобусів та форму одягу водіїв.

2.3.10. Здійснювати вчасне виконання відправлень автобусів з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів. Відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, який виконує рейс вказаним графіком, відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.11. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті технічно справними автобусами, що обладнані, екіпіровані та укомплектовані відповідно до вимог, встановлених законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, ДНАОП 0.00 - 1.28-97, екологічними нормами та державними стандартами на автомобільному транспорті.

2.3.12. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану автобусів перед виїздом на маршрут, проведення технічного обслуговування автобусів на власних або орендованих виробничо-технічних базах, які відповідають вимогам ДНАОП 0.00-1.28-97, а також щоденних медичних оглядів водіїв перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування автобусів та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.13. На вимогу Замовника надавати документи, що підтверджують право користування власною або орендованою виробничо-технічною базою на законних підставах.

2.3.14. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.15. Не допускати до роботи на маршруті автобуси, що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на маршруті водіїв, які не пройшли медичного огляду.

2.3.16. Забезпечувати наявність на автобусах, що використовуються на маршруті, протоколів перевірки технічного стану про проходження обов'язкового технічного контролю (далі – ОТК) та їх відповідність до встановлених термінів проведення ОТК.

2.3.17. Використовувати на маршруті виключно автобуси, щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці автобуси.

2.3.18. Забезпечувати страхування автобусів та персоналу, який залучений для роботи на маршруті, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій, мають бути в наявності у водія автобуса, який здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.19. Залучати до роботи на маршруті виключно водіїв, які мають посвідчення на право керування транспортним засобом категорії «Д» та стаж керування транспортним засобом відповідної категорії щонайменше три роки.

2.3.20. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.21. Забезпечувати наявність персоналу автомобільного транспорту, який здійснює ремонт вузлів та агрегатів транспортних засобів, професійна

кваліфікація якого відповідає вимогам законодавства України. Забезпечити роботу та оплату праці персоналу згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.22. Виконувати вимоги, встановлені Законом України «Про автомобільний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176.

2.3.23. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника в салоні автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.24. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер маршруту та назва пункту прямування автобуса (початковий чи кінцевий пункт маршруту відповідно до напрямку руху автобуса). Додатково допускається зазначати пункт відправлення автобуса та одну чи кілька проміжних зупинок у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування автобуса. Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині автобуса паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині автобуса паралельно площині заднього скла;

– один (для автобусів довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для автобусів довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони автобуса паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер маршруту та пункт прямування автобуса, що зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення автобуса з початкового (кінцевого) пункту, усіх контрольних пунктів та прибуття до кінцевого (початкового) пункту), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, які призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером маршруту і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний.

2.3.25. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону автобуса, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.26. Інформувати Замовника про зміну юридичної адреси та надати витяг з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань не пізніше, ніж через 14 (чотирнадцять) календарних днів з моменту здійснення державної реєстрації.

2.3.27. Інформувати Замовника про зміну адреси зберігання та технічного обслуговування автобусів та надати копію договору (договорів), що підтверджують право власності чи користування Перевізником земельною ділянкою і/або приміщенням не пізніше, ніж через 7 (сім) календарних днів з моменту зміни такої адреси.

2.3.28. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.29. Інформувати Замовника про допущені відправлення автобусів з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.30. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, виконувати умови Договору.

2.3.31. Забезпечити відповідність виробничо-технічної бази вимогам ДНАОП 0.00-1.28-97.

2.3.32. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх зупинках, перелік яких затверджений Договором. Аварійна висадка пасажирів поза межами зазначених зупинок допускається у разі потрапляння автобуса у дорожньо-транспортну пригоду, виходу з ладу автобуса чи настання обставин непереборної сили, внаслідок яких продовження рейсу є неможливим.

2.3.33. Не перешкоджати контролю оплати проїзду пасажирами, що здійснюється особами, які на це уповноважені (за умови пред'явлення посвідчення встановленого зразка) та вживати заходів для зупинки автобуса у місці, де це не заборонено Правилами дорожнього руху на вимогу осіб, які здійснюють контроль оплати проїзду пасажирами.

2.3.34. Завершити здійснення перевезення пасажирів на маршруті після закінчення строку дії Договору.

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у строки та у розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Вимагати від Замовника компенсації додаткових витрат у випадку, якщо вони виникли у зв'язку з організацією руху за тимчасовою схемою.

2.4.4. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему маршруту, графік його роботи, зміни типу, класу та кількості графіків руху на маршруті.

2.4.5. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони автобуса у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони автобуса із зазначенням наступних реквізитів: державного реєстраційного номера транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, у який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції автобуса (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.6. Вимагати від Замовника вживання адміністративних заходів, спрямованих на упередження порушень іншими учасниками руху пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху.

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.10 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

2.4.9. Подати Замовнику заяву про продовження строку дії Договору за формою, встановленою постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, не пізніше ніж за 90 (дев'яносто) календарних днів до закінчення строку дії Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.3 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.34 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.12, 2.3.14-2.3.16, 2.3.20-2.3.34 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.13, 2.3.17, 2.3.18, 2.3.19 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення 5 (п'ятьох) порушень за 180 (сто вісімдесят) календарних днів вимог, встановлених пунктами 2.3.2, 2.3.5, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.11, 2.3.12, 2.3.15, 2.3.16, 2.3.23, 2.3.24, 2.3.25, 2.3.32 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.9. У випадку, якщо кількість відправлень автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були виконані вчасно (у розумінні пункту 2.3.10 Договору), становить менше, ніж 97 % включно протягом календарного місяця, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку, шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору (у випадку зміни юридичної адреси та належного виконання пункту 2.3.26 цього Договору – за адресою, зазначеною у витягу з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань), та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ТА ПОНОВЛЕННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у

спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, банкрутства Перевізника, його ліквідації як суб'єкта підприємницької діяльності, анулювання відповідної ліцензії з дати отримання Замовником документів, що підтверджують настання відповідних юридичних фактів, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пунктах 3.7-3.9 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту (у разі розірвання Договору з підстав, визначених у пункті 3.8 цього Договору – копії п'ятьох Актів, складених протягом 180 (ста вісімдесяти) календарних днів), у якому (яких) зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право вимагати дострокового розірвання Договору. Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору не пізніше, ніж за 60 (шістдесят) календарних днів до передбачуваної дати припинення дії Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів.

4.10. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3 Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, у який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на маршруті.

4.11. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку, передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.12. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.13. Строк дії Договору може бути продовжено один раз на п'ять років за рішенням Замовника при наявності заяви Перевізника, яку він подає у порядку, визначеному пунктом 2.4.9 Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, які виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи, пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника

відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА МАРШРУТІ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на маршруті Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень на місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення у тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1. Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом цього Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київської міської державної
адміністрації)

04070, м. Київ, Набережне шосе, 2

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

ПЕРЕВІЗНИК:

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 3
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та комунальне підприємство «Київпастранс» в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____ (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання міського електричного транспорту, на підставі замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір) є організація надання транспортних послуг з перевезення пасажирів Перевізником на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (далі – маршрут) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на маршруті з наступними вихідними даними:

1.	Номер маршруту	
2.	Режим руху (звичайний, нічний)	
3.	Строк дії Договору	
4.	Схема маршруту	
5.	Початковий пункт	
6.	Кінцевий пункт	
7.	Проміжні пункти, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольні пункти)	
8.	Проміжні зупинки	
9.	Довжина маршруту у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
10.	Місце для здійснення міжрейсового відстою трамваїв (тролейбусів)	
11.	Місце розташування санітарно-побутових приміщень та обладнання для водіїв	
12.	Графіки руху трамваїв (тролейбусів) у будні дні	
13.	Графіки руху трамваїв (тролейбусів) у вихідні та святкові дні	
14.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 12	
15.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 13	
16.	Кількість графіків (виїздів на маршрут) протягом строку дії Договору (одиниць)	
17.	Кількість годин, протягом яких трамваї (тролейбуси) здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (враховується час, коли трамвай (тролейбус) перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховуються обідні перерви та час, необхідний для виїзду на маршрут та заїзду з маршруту, округлення неповних годин	

	здійснюється у бік більшої величини)	
18.	Загальна відстань, яку долають трамваї (тролейбуси), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (кілометрів)	
19.	Кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, не менше; пристосованість трамваїв (тролейбусів) для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (зазначається для кожного графіка окремо) (одиниць)	
20.	Доля низького рівня підлоги трамвая (тролейбуса) відносно проїзної частини вулиці, не менше (відсотків) (зазначається для кожного графіка окремо)	
21.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення цього Договору є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (трамваєм, тролейбусом) від «__» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на маршруті, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на маршруті в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 цього Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення третім особам обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести маршрут до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення у трамваях (тролейбусах), що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху на початкових, проміжних та кінцевих зупинках маршруту.

2.1.5. Затвердити розклад руху маршруту, схему маршруту, характеристику маршруту, графік режиму праці та відпочинку водіїв, які відповідають вимогам законодавства України. Відомості і показники, що затверджуються Замовником не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, які наведені у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, що зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, які затверджені Замовником і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.6. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у трамваях (тролейбусах), що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.7. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.8. Забезпечити наявність санітарно-побутових приміщень та обладнання на одній з кінцевих зупинок маршруту та доступ до них водіїв.

2.1.9. Забезпечити організацію міжрейсових відстоїв трамваїв (тролейбусів) у місцях, передбачених графіком руху.

2.1.10. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були здійснені протягом календарного дня на маршруті, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.11. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ.

2.1.12. Вживати адміністративних заходів щодо залучення Національної поліції України для попередження порушень пунктів 10.4, 11.8, 11.9, 15.9, 16.7, 16.12, 17.3, 18.8 Правил дорожнього руху України (пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України).

2.1.13. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення на маршруті, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.14. Здійснювати організацію перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою у випадках ліквідації наслідків аварій, капітального ремонту трамвайних колій і/або трамвайних переїздів (дорожнього покриття), контактної мережі, проведення масових заходів, наслідків стихійних явищ та інших обставин, які унеможливлюють рух за маршрутом. Організація здійснення перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою відбувається за допомогою автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника у спосіб, в який вони здійснюватимуть рух на маршруті у прямому та зворотному напрямках у спосіб, що максимально наближений до такого, що затверджений графіком руху відповідно до Договору у розрізі відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів маршруту. У разі неможливості організації перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою із застосуванням автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника, здійснення перевезення пасажирів на маршруті відбувається за скороченою схемою (у спосіб, який є можливим з урахуванням трамвайної (тролейбусної) інфраструктури, що може бути використана для здійснення руху на маршруті у цей час) або у спосіб, що поєднує часткове використання автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника та здійснення перевезення пасажирів на маршруті за скороченою схемою.

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів трамваїв (тролейбусів), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті.

2.2.3. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.4. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, що передбачені пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.5. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на маршруті у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.6. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті (в разі наявності).

2.2.7. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в трамваях (тролейбусах), які здійснюють перевезення на маршруті, до бортової мережі живлення та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на маршруті, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечувати підключення до бортової мережі живлення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в трамваях (тролейбусах) та здійснювати контроль за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, розміщеного в трамваї (тролейбусі), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.4. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.5. Здійснювати міжрейсовий відстій трамваїв (тролейбусів) на маршруті виключно у місцях, визначених пунктом 1.2 цього Договору.

2.3.6. Використовувати на маршруті виключно трамваї (тролейбуси), які відповідають вимогам, що встановлені пунктом 1.2 цього Договору. Зміна вимог до трамваїв (тролейбусів) допускається виключно шляхом укладання додаткової угоди до цього Договору.

2.3.7. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву зупинки (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту маршруту) та про поточну та наступну зупинки (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про зупинки здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія та у салоні трамвая (тролейбуса) забороняється.

2.3.8. Забезпечувати належний санітарний стан трамваїв (тролейбусів) та форму одягу водіїв.

2.3.9. Здійснювати вчасне виконання відправлень трамваїв (тролейбусів) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів. Відправлення трамвая (тролейбуса) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо трамвай (тролейбус), який виконує рейс вказаним графіком, відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів,

прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо трамвай (тролейбус), що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.10. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті технічно справними трамваями (тролейбусами).

2.3.11. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану трамваїв (тролейбусів) перед виїздом на маршрут, а також щоденних медичних оглядів водіїв перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування трамваїв (тролейбусів) та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.12. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.13. Не допускати до роботи на маршруті трамваї (тролейбуси), що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на маршруті водіїв, які не пройшли медичного огляду.

2.3.14. Використовувати на маршруті виключно трамваї (тролейбуси), щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці трамваї (тролейбуси).

2.3.15. Забезпечувати страхування трамваїв (тролейбусів) та персоналу, що залучений для роботи на маршруті, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій Перевізником, мають бути в наявності у водія трамвая (тролейбуса), який здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.16. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.17. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника в салоні трамваїв (тролейбусів), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.18. Залучати до роботи на маршруті виключно водіїв, які мають посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

2.3.19. Виконувати вимоги, встановлені Законом України «Про міський електричний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України».

2.3.20. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер маршруту та назва пункту прямування трамвая (тролейбуса) (початковий чи кінцевий пункт маршруту відповідно до напрямку руху трамвая (тролейбуса)). Додатково допускається зазначати пункт відправлення трамвая (тролейбуса) та одну чи кілька проміжних зупинок у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування трамвая (тролейбуса). Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині трамвая (тролейбуса) паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині трамвая (тролейбуса) паралельно площині заднього скла;

– один (для трамваїв (тролейбусів) довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для трамваїв (тролейбусів) довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони трамвая (тролейбуса) паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер маршруту та пункт прямування трамвая (тролейбуса), зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення трамвая (тролейбуса) з початкового (кінцевого) пункту, усіх контрольних пунктів та прибуття до кінцевого (початкового) пункту), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, які призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером маршруту і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний.

2.3.21. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону трамвая (тролейбуса), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.22. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.23. Інформувати Замовника про допущені відправлення трамваїв (тролейбусів) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.24. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, виконувати умови Договору.

2.3.25. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх зупинках, перелік яких затверджений Договором. Аварійна висадка пасажирів поза межами зазначених зупинок допускається у разі потрапляння трамвая (тролейбуса) у дорожньо-транспортну пригоду, виходу з ладу трамвая (тролейбуса) чи настання обставин непереборної сили, внаслідок яких продовження рейсу є неможливим.

2.3.26. Не перешкоджати контролю оплати проїзду пасажирами, що здійснюється особами, які на це уповноважені (за умови пред'явлення посвідчення встановленого зразка) та вживати заходів для зупинки трамвая (тролейбуса) у місці, де це не заборонено Правилами дорожнього руху на вимогу осіб, що здійснюють контроль оплати проїзду пасажирами.

2.3.27. Завершити здійснення перевезення пасажирів на маршруті після закінчення строку дії Договору.

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у строки та в розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Вимагати від Замовника компенсації додаткових витрат у випадку, якщо вони виникли у зв'язку з організацією руху за тимчасовою схемою.

2.4.4. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему маршруту, графік його роботи, зміни типу, класу та кількості графіків руху на маршруті.

2.4.5. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса) у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса) із зазначенням наступних реквізитів: бортового (інвентарного) номера транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, у який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції трамвая (тролейбуса) (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.6. Вимагати від Замовника вживання адміністративних заходів, спрямованих на упередження порушень іншими учасниками руху пунктів 10.4, 11.8, 11.9, 15.9, 16.7, 16.12, 17.3, 18.8 Правил дорожнього руху України (пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України).

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.9 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.3 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.27 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.13, 2.3.16, 2.3.17, 2.3.19-2.3.27 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.14, 2.3.15, 2.3.18 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.3, 2.3.6-2.3.8, 2.3.10-2.3.13, 2.3.20, 2.3.21, 2.3.25 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5. цього Договору, рейси, що виконувались трамваями (тролейбусами), щодо яких було виявлено порушення вимог, встановлених вищевказаними пунктами Договору, вважаються такими, що не були здійснені.

3.9. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5

цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, які не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на маршруті за вказаний місяць.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору, та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку, у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, ліквідації Перевізника з дати отримання Замовником документів, які підтверджують настання відповідного юридичного факту, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пункті 3.7 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту, у якому зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3 Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, в який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на маршруті.

4.10. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.11. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, що виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи,

пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА МАРШРУТІ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на маршруті Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень за місяць. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на маршруті за вказаний місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення в тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1.Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом даного Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:	**ПЕРЕВІЗНИК:**
Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)	Комунальне підприємство «Київпастранс»
04070, м. Київ, Набережне шосе, 2	

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 4
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та _____найменування юридичної особи_____ в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____ (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання міського електричного транспорту, на підставі замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (далі – Договір) є організація надання транспортних послуг з перевезення пасажирів Перевізником на лінії міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (далі – лінія) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на лінії з наступними вихідними даними:

1.	Найменування лінії та вид транспорту	
2.	Строк дії Договору	
3.	Схема лінії	
4.	Початковий пункт	

5.	Кінцевий пункт	
6.	Станції	
7.	Довжина лінії у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
8.	Графіки руху швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) у будні дні	
9.	Графіки руху швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) у вихідні та святкові дні	
10.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 8	
11.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 9	
12.	Кількість графіків (виїздів на лінію) протягом строку дії Договору (одиниць)	
13.	Кількість годин, протягом яких вагони швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) здійснюють перевезення пасажирів на лінії протягом строку дії Договору (враховується час, коли транспорт перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховується час, необхідний для виїзду на лінію та заїзду з лінії, якщо в цьому існує потреба, округлення неповних годин здійснюється у бік більшої величини)	
14.	Загальна відстань, яку долають вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулеру, поїзди міської електрички), що здійснюють перевезення пасажирів на лінії протягом строку дії Договору (кілометрів)	
15.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення цього Договору є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (швидкісним трамваєм, метрополітеном, фунікулером, міською електричкою) від «__» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на лінії, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на лінії в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 цього Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення третім особам обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести лінію до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення на станціях, що є складовими лінії (далі – станції) та у вагонах швидкісного трамваю (поїздах метрополітену, вагонах фунікулеру, поїздах міської електрички).

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на лінії, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Затвердити графіки руху на лінії, схему лінії, характеристику лінії, графік режиму праці та відпочинку персоналу,. які відповідають вимогам законодавства України. Відомості і показники, що затверджуються Замовником не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, наведеними у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, що затверджені Замовником і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.5. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.6. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень зі станцій, що були здійснені протягом календарного дня на лінії, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.7. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду на станціях.

2.1.8. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички), терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені на станціях, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.9. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ (для ліній швидкісного трамваю, міської електрички). (Для ліній метрополітену, фунікулеру пункт 2.1.9 Договору – виключити).

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.3. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, що передбачені пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.4. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на лінії у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.5. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії (в разі наявності).

2.2.6. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички) до бортової мережі живлення, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, які розміщені на станціях, до електричної мережі, та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.2.7. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень зі станцій (для ліній швидкісного трамваю, міської електрички). (Для ліній метрополітену та фунікулера пункт 2.2.7 Договору – виключити).

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на лінії, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на лінії відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечити інформування пасажирів на станціях про здійснення перевезення пасажирів на лінії та графіки руху.

2.3.4. Забезпечувати підключення терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички) до бортової мережі живлення, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, які розміщені на станціях, до електричної мережі, та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, розміщеного у вагоні швидкісного трамваю (поїзда міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії.

2.3.5. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.6. Забезпечувати належний санітарний стан станцій та вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та форму одягу персоналу.

2.3.7. Здійснювати вчасне виконання відправлень вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) зі станцій. Відправлення зі станцій вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо вагон швидкісного трамваю (поїзд метрополітену, вагон фунікулера, поїзд міської електрички), який виконує рейс вказаним графіком, відправився зі станції не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення зі станцій, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення зі станцій, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо вагон швидкісного трамваю (поїзд метрополітену, вагон фунікулера, поїзд міської електрички), який виконує рейс, не здійснив відправлення зі станції, яке передбачене графіком руху, рейс та усі відправлення, які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.8. Здійснювати перевезення пасажирів на лінії технічно справними вагонами швидкісного трамваю (поїздами метрополітену, вагонами фунікулера, поїздами міської електрички).

2.3.9. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) перед початком роботи на лінії, а також щоденних медичних

оглядів водіїв (машиністів) перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування стану вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.10. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.11. Не допускати до роботи на лінії вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички), що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на лінії водіїв (машиністів), які не пройшли медичного огляду.

2.3.12. Використовувати на лінії виключно вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички), щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички).

2.3.13. Забезпечувати страхування вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та персоналу, який залучений для роботи на лінії, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій Перевізником, мають бути в наявності у водія швидкісного трамваю, який здійснює перевезення пасажирів на лінії (у чергового по станції метрополітену, фунікулера, міської електрички).

2.3.14. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.15. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника на станціях згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.16. Виконувати вимоги, встановлені Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України» (для ліній швидкісного трамваю) та Законом України «Про міський електричний транспорт».

2.3.17. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, вагонів міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії.

2.3.18. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.19. Інформувати Замовника про допущені відправлення зі станцій, здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.20. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на лінії, виконувати умови Договору.

2.3.21. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх станціях, передбачених графіком руху.

2.3.22. Здійснювати контроль (у тому числі із залученням правоохоронних органів) за дотриманням оплати проїзду пасажирами на станціях та інформувати Замовника про спроби входу на станції осіб, які не мають дійсних квитків для оплати проїзду чи інших підстав для перебування на станціях.

2.3.23. Завершити здійснення перевезення пасажирів на лінії після закінчення строку дії Договору.

2.3.24. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву станції (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту) та про поточну та наступну станції (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про станції здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія (машиніста) та у салоні забороняється. (Для ліній фунікулеру пункт 2.3.24 Договору – виключити).

2.3.25. Залучати до роботи на лінії виключно водіїв швидкісного трамвая (машиністів поїздів метрополітену, машиністів та помічників машиністів електропоїздів для ліній міської електрички), які мають відповідне посвідчення. (Для ліній фунікулеру пункт 2.3.25 Договору – виключити).

2.3.26. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у вагонах швидкісного трамваю, що здійснюють перевезення пасажирів на лінії. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер лінії та назва пункту прямування швидкісного трамваю (початковий чи кінцевий пункт лінії відповідно до напрямку руху швидкісного трамваю). Додатково допускається зазначати пункт відправлення швидкісного трамваю та одну чи кілька проміжних станцій у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування швидкісного трамваю. Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині вагона швидкісного трамваю паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині вагона швидкісного трамваю паралельно площині заднього скла;

– один (для вагонів швидкісного трамваю довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для вагонів швидкісного трамваю довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони вагона швидкісного трамваю паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер лінії та пункт прямування швидкісного трамваю, які зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення швидкісного

трамваю з усіх станцій протягом рейсу), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, що призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером лінії і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний. (Для ліній метрополітену, фунікулеру, міської електрички пункт 2.3.26 Договору – виключити).

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на лінії у строки та в розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему лінії, графік його роботи, зміни кількості графіків руху на лінії.

2.4.4. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) із зазначенням наступних реквізитів: бортового (інвентарного) транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, в який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.9 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.2 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.26 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.7, 2.3.9-2.3.12, 2.3.14-2.3.26 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.8, 2.3.13, 2.3.16, 2.3.17, 2.3.25 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.4, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.9-2.3.12, 2.3.14, 2.3.21, 2.3.24, 2.3.26 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5 цього Договору, рейси, які виконувались вагонами швидкісного трамваю (поїздами метрополітену, вагонами фунікулеру, поїздами міської електрички), щодо яких було виявлено порушення вимог, встановлених вищевказаними пунктами Договору, вважаються такими, що не були здійснені.

3.9. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на лінії за вказаний місяць.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору, та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку, у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, ліквідації Перевізника з дати отримання Замовником документів, які підтверджують настання відповідного юридичного факту, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пункті 3.7 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту, у якому зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3 Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, в який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на лінії.

4.10. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.11. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, які виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи, пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ЛІНІЇ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на лінії у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на лінії Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень за місяць. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на лінії за вказаний місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення в тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1.Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом даного Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київської міської державної
адміністрації)

04070, м. Київ, Набережне шосе, 2

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

ПЕРЕВІЗНИК:

Київський міський голова В. Кличко

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

1. Обґрунтування необхідності ухвалення рішення

Проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» підготовлено з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

Вказаним проектом рішення передбачається затвердити Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (далі – Порядок). Порядок передбачає, що його дія поширюється на структурні підрозділи виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, пасажирів, які користуються послугами з перевезення на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, а також представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) представників.

Також встановлюється, що перевезення пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві здійснюються у наступний спосіб:

1. На міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху.
2. На міських автобусних маршрутах загального користування у експресному режимі руху.
3. На міському трамвайному маршруті загального користування.
4. На міському тролейбусному маршруті загального користування.
5. На лініях міського швидкісного трамваю загального користування.
6. На лініях міського метрополітену загального користування.
7. На лініях міського фунікулеру загального користування.
8. На лініях міської електрички загального користування.

Передбачається можливість перевезення пасажирів автобусами з електричним двигуном, автобусами з гібридною силовою установкою, що здійснюватиметься на міських автобусних маршрутах.

Пропонується встановити, що здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається.

Порядком визначається, що єдиним замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Замовник здійснює організаційно-правові заходи щодо формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, що складається з міських маршрутів та ліній. Формування транспортної маршрутної мережі м. Києва Замовник здійснює на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів. До цільових показників транспортної мобільності належать:

1) доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів.

2) фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі (кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу, середньоденна кількість пасажирів на один транспортний засіб).

3) енергоефективність (загальне розрахункове енергоспоживання, загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу).

4) грошова доступність для міста.

5) середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі.

Перше формування транспортної маршрутної мережі м. Києва здійснюється на підставі цільових показників транспортної мобільності, визначених у Остаточному звіті «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленому на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році (далі – Остаточний звіт).

Передбачається, що визначення автомобільного перевізника на міському автобусному маршруті, відбувається виключно на конкурсних засадах.

На конкурс з визначення перевізника, що проводиться Замовником, виносяться маршрути із затвердженими паспортами, які включають: номер маршруту та режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний); строк дії договору, який становить п'ять років; схему маршруту із зазначенням початкового пункту, кінцевого пункту, проміжних пунктів, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольних пунктів), проміжних зупинок, довжини маршруту у прямому та зворотному напрямках, графіки руху із зазначенням часу відправлень з початкового та кінцевого пунктів, контрольних пунктів та прибуття до початкового та кінцевого пунктів, кількість днів протягом строку дії договору, у які виконуватимуться графіки руху автобусів у будні дні та графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні; кількість графіків руху (виїздів на маршрут), кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, відстань, яку має подолати рухомий склад, що працює на маршруті, протягом строку дії договору; вимоги до автобусів, а саме кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, доля низького рівня підлоги, тип силової установки автобуса та екологічні вимоги до неї, максимальний вік автобусів, пристосованість для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Пропонується встановити, що відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, що виконує рейс

вказаним графіком відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно.

Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, що спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів фіксуються за допомогою автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) та обліковуються Замовником. Повна інформація щодо виконання рейсів зберігається Замовником, або організацією, визначеною Замовником, у електронному вигляді протягом строку дії договору, а також протягом 6 (шести) місяців після закінчення його дії.

Переможцем конкурсу відповідно до проекту рішення визначається перевізник-претендент, що подав найбільш економічно вигідну пропозицію у розумінні статті 28 Закону України «Про публічні закупівлі». Рішення про результати конкурсу, визначення переможця та протокол засідання конкурсного комітету Замовник опубліковує на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі кількості місць для сидіння та загальної кількості місць для пасажирів, долі низького рівня підлоги, типу силової установки автобуса та відповідності екологічним нормам, пристосованості для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, проводиться повторний конкурс, за результатами якого укладається договір строком на 1 (один) рік.

У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі максимального віку автобусів на момент укладення договору та відповідності вимогам, встановленими статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», а також у разі відсутності перевізників-претендентів, конкурс вважається таким, що не відбувся.

З переможцем конкурсу укладається договір про перевезення на автобусному маршруті відповідно до Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про перевезення на автобусному маршруті розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

У випадку письмової відмови перевізника-претендента, який став переможцем конкурсу, від укладення із Замовником договору, такий договір укладається з перевізником-претендентом, який зайняв друге місце. Якщо перевізник-претендент, який став переможцем конкурсу, письмово відмовився від виконання перевезень, а також відсутній перевізник-претендент, який зайняв друге місце, Замовник приймає рішення щодо проведення нового конкурсу.

У випадку розірвання договору, починаючи з наступного дня після припинення перевезення пасажирів перевізником, з яким було розірвано такий договір, у разі згоди Замовника та перевізника-претендента, який зайняв друге місце, між ними може бути укладено новий договір. У випадку, якщо Замовник та перевізник-претендент, який зайняв друге місце, не дійшли згоди, то Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

Встановлюється, що оплату за договором здійснює Замовник у строки та в обсязі, що передбачені цим договором.

Встановлення терміналів АСДУ, терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах здійснюється Замовником після укладення договору.

Передбачається визначити, що підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом.

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях

міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Порядком встановлюється, що всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях), спрямовуються Замовнику або організації, визначеній Замовником. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником.

Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) за видом носія поділяються на квиток, надрукований типографським способом на паперовому носії, у тому числі на папері високої щільності (далі – паперовий квиток) та квиток на електронному носії (далі – електронний квиток). Обидва види квитків мають однакову юридичну силу.

Продаж паперових квитків здійснюється у стаціонарних пунктах продажу, перелік яких розміщується у мережі Інтернет на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички. Продаж паперових квитків у стаціонарних пунктах продажу може здійснюватися як за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків, так і фізичними особами, які наділені повноваженнями на здійснення продажу паперових квитків для оплати проїзду, а у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички – за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків. Продаж паперових квитків для оплати проїзду може здійснюватися у тому числі й у закладах торгівлі будь-якої форми власності за договором, укладеним між Замовником та суб'єктом господарювання. Інформацію про укладення такого договору Замовник має відображати на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). У пунктах продажу паперових квитків для оплати проїзду (стаціонарних, у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) має бути передбачена можливість купівлі паперових квитків як за готівкові кошти, так і за допомогою банківського терміналу.

Продаж електронних квитків здійснюється за допомогою програми-додатку АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою. Програма-додаток АСООП розповсюджується безоплатно. Реєстрація електронного квитка здійснюється у вказаній програмі-додатку АСООП. Необхідною умовою реєстрації електронного квитка пасажиром є наявність на мобільному пристрої пасажира підключення до мережі Інтернет.

Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах поділяються на квитки зі строком дії та експрес-квитки, а на міських лініях діють лише квитки зі строком дії.

Квитки зі строком дії поділяються на:

1) квитки, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин;

2) квитки, що діють протягом 24 (двадцяти чотирьох) годин (1 (однієї) доби);

3) квитки, що діють протягом 3 (трьох) діб;

4) квитки, що діють протягом 7 (семи) діб;

5) квитки, що діють протягом 30 (тридцяти) діб;

6) квитки, що діють протягом 90 (дев'яносто) діб;

7) квитки, що діють протягом 365 (трьохсот шістдесяти п'яти) діб.

Квитки зі строком дії є дійсними протягом строку, зазначеному на ньому, а також вони є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях, у вагонах швидкісного трамваю, поїздах метрополітену, вагонах фунікулера, поїздах міської електрички, що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним.

Експрес-квитки діють протягом 20 (двадцяти) хвилин від настання факту реєстрації (валідації) такого квитка. Експрес-квитки не є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях, що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Пасажир, який здійснює оплату проїзду за допомогою експрес-квитка, повинен залишити салон автобуса, тролейбуса, трамвая до завершення строку дії експрес-квитка.

Визначається, що оплата проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) здійснюється за допомогою АСООП. Замовник або організація, визначена Замовником, здійснює розробку, технічну підтримку та оновлення АСООП. Складовими елементами АСООП є термінали АСООП, програма-додаток АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою, та програмне забезпечення, що здійснює облік кількості пасажирів і статистичної інформації.

Проїзд є оплаченим після настання факту реєстрації електронного квитка для оплати проїзду у програмі-додатку АСООП або валідації паперового квитка для оплати проїзду у терміналі АСООП.

Термінали АСООП розміщуються у салонах автобусів, тролейбусів та трамваїв. Пасажир, який здійснює поїздку на вищезазначених маршрутах, зобов'язаний здійснити оплату проїзду до настання моменту проїзду однієї зупинки.

Термінали АСООП розміщуються на входах на станції швидкісного трамвая, метрополітену, фунікулеру та міської електрички. Пасажир, який здійснює поїздку на вищевказаних лініях, зобов'язаний здійснити оплату проїзду перед входом на станцію.

У салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) термінал АСООП з розрахунку на кожні 30 (тридцять) пасажирів. Також у салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на кожні 120 (сто двадцять) пасажирів.

На станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички має розміщуватись не менше, ніж 3 (три) термінали АСООП для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж

5 (п'ять) терміналів АСООП для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 8 (восьми) терміналів АСООП – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку). Також на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 2 (два) автоматичні пристрої з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 3 (трьох) автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку).

Під час реєстрації (валідації) квитка для оплати проїзду на ньому відображається дата та час реєстрації (валідації), дата та час завершення дії квитка, маршрут та бортовий (парковий) номер автобуса, тролейбуса чи трамвая або назва станції. Часовий проміжок між датою та часом реєстрації (валідації) і датою та часом завершення дії квитка для оплати проїзду є строком, впродовж якого квиток для оплати проїзду є дійсним. Під час дії квитка для оплати проїзду пасажир має право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях).

Порядком передбачено, що якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Діти до 6 (шести) років (без зайняття окремого місця для сидіння) мають право безоплатного проїзду без необхідності отримання квитка для оплати проїзду.

Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, що є дійсним, та «Картку киянина». У разі відсутності «Картки киянина», пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Студенти денної форми навчання вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учні професійно-технічних навчальних закладів, незалежно від форм власності, щодо яких законодавством України передбачено право придбання проїзних документів (квитків) за половину їх вартості у міському транспорті загального користування, мають право придбати квитки для оплати проїзду (квиток зі строком дії чи експрес-квиток) за половину їх вартості. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для оплати проїзду зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний студентський (учнівський) квиток. У разі відсутності дійсного студентського (учнівського) квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Продаж паперових квитків для студентів здійснюється у вищевказаних пунктах продажу. Перед валідацією паперових квитків для студентів зі строком дії 3 (три) доби, 7 (сім) діб, 10 (десять) діб, 30 (тридцять) діб, 90 (дев'яносто) діб, 365 (триста шістдесят п'ять) діб, пасажир має власноруч зазначити серію та номер студентського (учнівського) квитка у довільний спосіб (типографський, ручний) у місці, що передбачене для цього на тлі квитка.

Для придбання електронного квитка для студентів необхідно зазначити серію та номер студентського квитка у програмі-додатку АСООП, після чого програма-додаток здійснює верифікацію самостійно.

Учні (вихованці) загальноосвітніх навчальних закладів денної форми навчання, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний учнівський квиток. У разі відсутності дійсного учнівського квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Визначається, що речі пасажира, що мають габаритні розміри понад 60x40x25 сантиметрів (перевищують усі три габаритні розміри одночасно) або сума трьох габаритних розмірів речей перевищує 150 (сто п'ятдесят) сантиметрів, або такі, що мають вагу понад 30 (тридцять) кілограмів, вважаються багажем, перевезення якого підлягає оплаті. Оплата перевезення багажу здійснюється шляхом придбання та реєстрації (валідації) додаткового квитка для оплати проїзду на кожну одиницю багажу.

Встановлюється, що контроль за оплатою проїзду здійснюється всередині автобусів, тролейбусів, трамваїв у порядку, визначеному законодавством України. Проїзд пасажира, який не має квитка для оплати проїзду, що є дійсним, чи документів, що надають пільгу, є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП.

Перевезення речей, що вважаються багажем, та щодо яких у пасажира відсутній квиток для оплати проїзду, що є дійсним, також є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП. У випадку відмови пасажира визнати багаж своєю власністю, особа (особи), що здійснює (здійснюють) контроль за оплатою проїзду мають право

звернутись до правоохоронних органів щодо вилучення цього багажу для встановлення його власника.

Вартість квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві обчислюється за формулою: Σ = (К1 х К2 х К3 х К4) гривень, де:

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 12 (К1 = 12) та може бути змінене на підставі рішення Київської міської ради після проведення громадського обговорення;

К2 – коефіцієнт носія, значення якого дорівнює одиниці ($К2_1$ = 1) – для паперових квитків та дорівнює 0,9 ($К2_2$ = 0,9) – для електронних квитків;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів, значення якого дорівнює одиниці ($К3_1$ = 1) – для квитків для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, та дорівнює 0,5 ($К3_2$ = 0,5) – для квитків для оплати проїзду для студентів;

К4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 5/12 ($К4_1$ = 5/12) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2$ = 1) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3$ = 30/12) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4$ = 70/12) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5$ = 140/12) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6$ = 525/12) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7$ = 1400/12) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8$ = 5000/12) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Строк дії	Вартість електронного квитка (грн)		Вартість паперового квитка (грн)	
	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання
Експрес-квиток (20 хвилин)	4,5	2,25	5	2,5
75 хвилин	10,8	5,4	12	6
24 години (1 доба)	27	13,5	30	15
3 доби	63	31,5	70	35
7 діб	126	63	140	70
30 діб	472,5	236,25	525	262,5
90 діб	1260	630	1400	700
365 діб	4500	2250	5000	2500

Також проектом рішення передбачається надання доручень виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) щодо: 1) затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом та Правил користування міським електричним транспортом відповідно до положень цього проекту рішення; 2) здійснення формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту; 3) здійснення організаційно-правових заходів щодо реалізації цього рішення та вирішення в установленому порядку питання фінансування таких заходів; 4) приведення всіх своїх нормативно-правових актів у відповідність до положень цього проекту рішення.

Встановлюється, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цим проектом рішення, є чинними до закінчення строку їх дії.

Після оприлюднення цього проекту рішення, який є регуляторним актом, до його розробників надійшли пропозиції та зауваження від ТОВ «А+С Україна», яке здійснює широкий спектр робіт з транспортного консалтингу та є ексклюзивним постачальником і розробником провідних програмних продуктів транспортної галузі. Більшість цих пропозицій та зауважень було враховано при підготовці цього проекту рішення.

Отже, проектом рішення передбачається початок процедури формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності та встановлення цих цільових показників, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі. Також передбачається впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві, визначається прозорість правовідносин, що виникають між органами місцевого самоврядування та перевізниками у сфері транспортних послуг із перевезення пасажирів, критеріїв, кількісних та якісних показників, за якими надаються вказані послуги.

2. Цілі та завдання ухвалення рішення

Цілями та завданнями ухвалення даного проекту рішення є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві. Також впровадження гнучкої тарифної сітки дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн).

3. Загальна характеристика та основні положення проекту рішення

Проект рішення передбачає:

– затвердження Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві;

– доручення виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) щодо:

1) затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Києві та Правил користування міським електричним транспортом у м. Києві відповідно до положень цього рішення;

2) здійснення формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році;

3) здійснення організаційно-правових заходів щодо реалізації цього рішення та вирішення в установленому порядку питання фінансування таких заходів;

4) приведення всіх своїх нормативно-правових актів у відповідність до положень цього рішення;

– встановлення, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цього рішення, є чинними до закінчення строку їх дії;

– набирання чинності цього рішення з дня його офіційного оприлюднення в газеті Київської міської ради «Хрещатик»;

– покладення контролю за виконанням цього рішення на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання

Дана сфера суспільних відносин врегульована Кодексом України про адміністративні правопорушення, статтями 10, 11, 28, 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статтями 20, 22, 23, 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про публічні закупівлі», статтями 8, 11, 12 Закону України «Про міський електричний транспорт», Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, постановою Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541, постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 812, постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 196, постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація запропонованого проекту рішення потребує витрачання коштів бюджету м. Києва в обсязі 521 370 000 грн. Детальне фінансово-економічне обґрунтування додається.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків ухвалення проекту рішення

Ухвалення даного проекту рішення дозволить сформувати транспортну маршрутну мережу м. Києва, забезпечити прозорість адміністрування сфери транспортних послуг, здійснити дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадити єдину автоматизовану систему обліку оплати проїзду, забезпечити регулярність та прогнозованість міського транспорту загального користування у м. Києві.

7. Суб'єкти подання проекту рішення

Суб'єктами подання даного проекту рішення є депутати Київської міської ради VIII скликання, всі члени депутатської фракції «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді.

8. Доповідачі на пленарному засіданні

Доповідачі на пленарному засіданні сесії Київської міської ради – депутати Київської міської ради VIII скликання, члени депутатської фракції «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді Бохняк Володимир Ярославович, Сиротюк Юрій Миколайович, Антоненко Прохор Дмитрович, керівник юридичної служби фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді Сідоренко Антон Сергійович та помічник-консультант депутата Київської міської ради Бохняка В. Я. Олійник Олесь Володимирович.

Відповідальний за супроводження проекту рішення – керівник юридичної служби фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді, помічник-консультант депутата Київської міської ради Назаренка В. Е. Сідоренко Антон Сергійович (тел. 063-133-21-01) та помічник-консультант депутата Київської міської ради Бохняка В. Я. Олійник Олесь Володимирович (тел. 063-140-88-55).

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ
проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Відповідно до запропонованої у проекті рішення фінансово-економічної моделі, замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Перевезення пасажирів здійснюється перевізниками відповідно до договорів про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, договорів про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві та договорів про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві. Замовник сплачує перевізникам кошти за здійснення перевезення пасажирів відповідно до умов вищезазначених договорів. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником. Всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником. Таким чином, до витрат на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та витрат на здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту належать експлуатаційні витрати, витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві та витрати на функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП). До доходів від здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та доходів від здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту належать кошти, отримані від продажу квитків для оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях). Також у разі потреби витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватися і за рахунок коштів бюджету м. Києва.

Таким чином, має виконуватись рівняння:

$P \times N \times T \times K1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4$ (грн), де:

P – кількість фактичних поїздок, здійснених за рік у пасажирському транспорті загального користування у м. Києві. Відповідно до даних таблиці 3-1 Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році (далі – Остаточний звіт), щоденно у транспорті загального користування у м. Києві здійснюється 4 589 300 поїздок, що дорівнює 1 675 094 500 поїздок за рік. Згідно з даними

таблиці 7-1 Остаточного звіту, після впровадження сценарію А сталого розвитку міського транспорту, середня кількість пересадок становитиме 1,49.

P = 1 675 094 500 / 1,49 = 1 124 224 496;

N – коефіцієнт співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії та коштів, отриманих за рік від продажу квитків на електронному носії. Враховуючи те, що вартість будь-якого квитка на електронному носії пропонується визначити як 0,9 від вартості такого самого квитка на паперовому носії та широке розповсюдження мобільних пристроїв з наявною операційною системою у пасажирів, емпіричним способом визначаємо, що пасажири купуватимуть щонайменше 70% квитків для оплати проїзду на електронному носії, а кількість квитків на паперовому носії не перевищуватиме 30%. У такому випадку, значення коефіцієнту N становитиме:

N = 0,7 x 0,9 + 0,3 x 1;

N = 0,93.

Так як значення коефіцієнту N встановлено, значення коефіцієнту носія К2 приймається за одиницю. Після впровадження АСООП емітент квитків для оплати проїзду володітиме інформацією про фактичну кількість проданих квитків на електронному та паперовому носіях, тому значення коефіцієнту N може бути уточнене відповідно до фактичного співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії та коштів, отриманих від продажу квитків на електронному носії;

T – коефіцієнт співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром, залежно від того, квитки з яким строком дії купуватимуть пасажири. Визначаємо його за формулою:

T = m1 x n1 + m2 x n2 + m3 x n3+ m4 x n4+ m5 x n5+ m6 x n6+ m7 x n7+ + m8 x n8, де:

m_1 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин, до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_1 = \Sigma_1 / \Sigma_2$, де: Σ_1 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_2 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_2 = \Sigma_2 / \Sigma_2$, де: Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_3 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба) до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_3 = \Sigma_3 / \Sigma_2$, де: Σ_3 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба); Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_4 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_4 = \Sigma_4 / \Sigma_2$, де: Σ_4 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_5 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_5 = \Sigma_5 / \Sigma_2$, де: Σ_5 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_6 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_6 = \Sigma_6 / \Sigma_2$, де: Σ_6 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_7 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_7 = \Sigma_7 / \Sigma_2$, де: Σ_7 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_8 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_8 = \Sigma_8 / \Sigma_2$, де: Σ_8 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

n_1 – частка пасажирів, які купуватимуть експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин;

n_2 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 75 хвилин;

n_3 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 24 години (1 доба);

n_4 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 3 доби;

n_5 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 7 діб;

n_6 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 30 діб;

n_7 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 90 діб;

n_8 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 365 діб.

Пропонується встановити співвідношення вартості цих квитків за допомогою коефіцієнта К4, що дорівнює 5/12 ($К4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Відповідно до даних таблиці 3-1 Остаточного звіту, щоденно у транспорті загального користування у м. Києві здійснюється 4 589 300 поїздок, що дорівнює 1 675 094 500 поїздок за рік. Згідно з даними таблиці 7-1 Остаточного звіту, після впровадження сценарію А сталого розвитку міського транспорту, середня кількість пересадок становитиме 1,49. Кількість поїздок, що фактично здійснюється пасажирами за рік обчислюється як 1 675 094 500 / 1,49 = = 1 124 224 496,64.

Відповідно до інформації Головного управління статистики у м. Києві (http://kiev.ukrstat.gov.ua/Docs/16711.doc), населення м. Києва станом на момент проведення досліджень (2015 рік) становило 2 897 300 осіб, а кількість автомобілів, зареєстрованих у м. Києві – 1 022 747. Згідно з даними Остаточного звіту, мешканці м. Києва, що мають доступ до особистого автомобіля, у 88% випадків скористаються своїм авто для здійснення поїздок. Таким чином, кількість населення, що користується пасажирським транспортом загального користування становить 1 997 283 осіб. Отже, в середньому мешканець м. Києва здійснює 1 124 224 496,64 / 1 997 283 = 562,88 поїздок за рік, або 1,542 поїздки за день.

Обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії, визначається за формулою:

$\Sigma = Q \times К1 \times К2 \times К3 \times К4$, де:

Q – кількість придбаних квитків за рік, у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії.

Вище було встановлено, що в середньому мешканець м. Києва здійснює 562,88 поїздок за рік.

Згідно з даними Остаточного звіту, 99% усіх поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві складають поїздки тривалістю до 100 хвилин. Отже, можна наближено вважати, що 100% поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві можна оплатити, використовуючи квиток для оплати проїзду зі строком дії 75 хвилин, що дає право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях) протягом цього строку, а також є дійсним для проїзду до кінцевого пункту маршруту у транспорті, що здійснив відправлення з початкового пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Також, 100% поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві можна оплатити, використавши квитки для оплати проїзду зі строком дії 24 години (1 доба), 3 доби, 7 діб, 30 діб, 90 діб, 365 діб.

Відповідно до даних Остаточного звіту, 18% поїздок у транспорті загального користування у м. Києві мають тривалість 0-15 хвилин, і пасажири, що здійснюють такі поїздки, можуть скористатись експрес-квитком, дійсним для проїзду протягом 20 хвилин. Проте, чималу частку цих поїздок на практиці здійснюватимуть пасажири, що користуються квитками для оплати проїзду зі строком дії (75 хвилин, 1 доба, 3 доби, 7 діб, 30 діб, 90 діб та 365 діб). Тому при попередніх підрахунках значення коефіцієнту Т, пропонується враховувати лише співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду зі строком дії. Таким чином, $n_1 = 0$.

Кількість квитків, які в середньому кожен пасажир купуватиме за рік, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, дійсні для проїзду протягом 20 хвилин, немає необхідності обчислювати, так як значення Q_1 використовується лише для визначення обсягу Σ_1, який, у свою чергу, використовується лише для визначення співвідношення m_1, яке, у свою чергу, використовується лише у доданку ($m_1 \times n_1$), а $n_1 = 0$, тому $m_1 \times n_1 = 0$ незалежно від значень m_1, Σ_1 та Q_1.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 563 таких квитки (365 днів х 1,542 поїздок на день в середньому), отже $Q_2 = 563$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба), в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 365 таких квитків, отже $Q_3 = 365$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 121,6 таких квитків, отже $Q_4 = 121,6$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 52,1 таких квитків, отже $Q_5 = 52,1$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 12,2 таких квитків, отже $Q_6 = 12,2$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 4,06 таких квитків, отже $Q_7 = 4,06$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 1 такий квиток, отже $Q_8 = 1$;

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду;

К2 – коефіцієнт носія, значення якого приймається за одиницю, тому що співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії, та коштів, отриманих за рік від продажу квитків на електронному носії, визначаємо окремо за допомогою коефіцієнту N;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів. Значення коефіцієнту К3 приймається за одиницю, тому що 50% оплати вартості проїзду оплачують студенти шляхом придбання квитків для оплати проїзду для студентів, а 50% вартості оплати проїзду здійснюється шляхом компенсації, що надходить до бюджету м. Києва. Таким чином, обсяг коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, які спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником, однаковий як при купівлі квитків для оплати проїзду на загальних підставах для фізичних осіб, так і при купівлі квитків для оплати проїзду для студентів;

К4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, що дорівнює 5/12 ($К4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Обчислюємо обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії для кожного з видів квитків:

$\Sigma_1 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_1$.

Обчислення обсягу коштів Σ_1 не здійснюємо, тому що воно використовується лише для визначення співвідношення m_1, яке, у свою чергу, використовується лише у доданку ($m_1 \times n_1$), а $n_1 = 0$, тому $m_1 \times n_1 = 0$ незалежно від значень m_1 та Σ_1.

$\Sigma_2 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_2$;

$\Sigma_2 = 563 \times К1 \times 1 \times 1 \times 1 = 563 \times К1$ (грн).

$m_2 = \Sigma_2 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_2 = 1}$.

$\Sigma_3 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_3$;

$\Sigma_3 = 365 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 2,5 = 912,5 \times К1$ (грн).

$m_3 = \Sigma_3 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_3 = 1,62}$.

$\Sigma_4 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_4$;

$\Sigma_4 = 121,6 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 5,83 = 709,33 \times К1$ (грн).

$m_4 = \Sigma_4 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_4 = 1,26}$.

$\Sigma_5 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_5$;

$\Sigma_5 = 52,1 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 11,67 = 607,83 \times К1$ (грн).

$m_5 = \Sigma_5 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_5 = 1,08}$.

$\Sigma_6 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_6$;

$\Sigma_6 = 12,2 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 43,75 = 533,75 \times К1$ (грн).

$m_6 = \Sigma_6 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_6 = 0,95}$.

$\Sigma_7 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_7$;

$\Sigma_7 = 4,06 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 116,67 = 473,68 \times К1$ (грн).

$m_7 = \Sigma_7 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_7 = 0,84}$.

$\Sigma_8 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_8$;

$\Sigma_8 = 1 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 416,67 = 416,67 \times К1$ (грн).

$m_8 = \Sigma_8 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_8 = 0,74}$.

Якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Замовник отримує кошти в обсязі, еквівалентному вартості квитка для оплати проїзду, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та надрукований на паперовому носії за кожен отриманий безоплатний квиток громадянином, який належить до такої категорії. Таким чином, при підрахунку часток пасажирів, які купуватимуть квитки із різними строками дії, пасажири, що отримують пільги з оплату проїзду, прирівнюються до пасажирів, які використовують квитки для оплати проїзду, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин.

Для пасажирів, які користуються пасажирським транспортом загального користування у м. Києві постійно, квиток із більш тривалим строком дії є

вигіднішим за квиток із менш тривалим строком дії. При попередніх підрахунках значення коефіцієнту Т, вище було вирішено враховувати лише співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду зі строком дії.

Враховуючи вищевикладене, емпіричним способом встановлюємо, що в середньому за рік 45% пасажирів купуватимуть квитки зі строком дії 75 хвилин, 6% пасажирів – квитки зі строком дії 24 години (1 доба), 1% пасажирів – квитки зі строком дії 3 доби, 2% пасажирів – квитки зі строком дії 7 діб, 30% пасажирів – квитки зі строком дії 30 діб, 1% пасажирів – квитки зі строком дії 90 діб, 15% пасажирів – квитки зі строком дії 365 діб.

Отже:

$\mathbf{n_1 = 0}$;

$\mathbf{n_2 = 0{,}45}$;

$\mathbf{n_3 = 0{,}06}$;

$\mathbf{n_4 = 0{,}01}$;

$\mathbf{n_5 = 0{,}02}$;

$\mathbf{n_6 = 0{,}3}$;

$\mathbf{n_7 = 0{,}01}$;

$\mathbf{n_8 = 0{,}15}$.

Таким чином,

$T = m1 \times n1 + m2 \times n2 + m3 \times n3 + m4 \times n4 + m5 \times n5 + m6 \times n6 + m7 \times n7 + m8 \times n8 = 0 + 1 \times 0{,}45 + 1{,}62 \times 0{,}06 + 1{,}26 \times 0{,}01 + 1{,}08 \times 0{,}02 + 0{,}95 \times 0{,}3 + 0{,}84 \times 0{,}01 + 0{,}74 \times 0{,}15 = 0{,}45 + 0{,}0972 + 0{,}0126 + 0{,}0216 + 0{,}285 + 0{,}0084 + 0{,}111$;

$T = 0{,}9858$.

Після впровадження АСООП емітент квитків для оплати проїзду володітиме інформацією про фактичну кількість проданих квитків, тому значення коефіцієнту Т може бути уточнене відповідно до фактичного обсягу коштів, отриманих від продажу квитків;

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду. Значення цього коефіцієнту знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4$ (грн).

Враховуючи те, що у витратній частині значення коефіцієнту В4 відрізняється у перший рік після впровадження запропонованих змін та у наступні роки, тому значення коефіцієнту К1 для першого року після впровадження запропонованих змін – $K1_1$ знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1_1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4_1$ (грн);

$P \times N \times T \times K1_1 \times K2 \times K3 \times K4_2 = B1 + B2 + B3 + B4_1 - M$ (грн);

$K1_1 = (B1 + B2 + B3 + B4_1 - M) / (P \times N \times T \times K2 \times K3_1 \times K4_2)$ (грн).

Значення коефіцієнту К1 для наступних років – $K1_2$ знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1_2 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4_2$ (грн);

$P \times N \times T \times K1_2 \times K2 \times K3 \times K4_2 = B1 + B2 + B3 + B4_2 - M$ (грн);

$K1_2 = (B1 + B2 + B3 + B4_2 - M) / (P \times N \times T \times K2 \times K3_1 \times K4_2)$ (грн);

К2 – коефіцієнт носія, значення якого приймається за одиницю, тому що співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії, та коштів, отриманих за рік від продажу квитків на електронному носії, визначаємо окремо за допомогою коефіцієнту N;

К2 = 1;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів. Значення коефіцієнту К3 приймається за одиницю, тому що 50% оплати вартості проїзду оплачують студенти шляхом придбання квитків для оплати проїзду для студентів, а 50% вартості оплати проїзду здійснюється шляхом компенсації, що надходить до бюджету м. Києва. Таким чином, обсяг коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, що спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником, однаковий як при купівлі квитків для оплати проїзду на загальних підставах для фізичних осіб, так і при купівлі квитків для оплати проїзду для студентів;

К3 = 1;

$K4_2$ – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, що для квитка зі строком дії 75 хвилин дорівнює 1.

$K4_2 = 1$;

М – обсяг коштів, отриманих з бюджету м. Києва для функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва. Для забезпечення можливості регулювання доступності міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві обираємо модель, де витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватись як за рахунок коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, так і за рахунок коштів бюджету м. Києва. Для проведення розрахунків, приймаємо, що витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва покриваються виключно за рахунок коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, тобто при здійсненні розрахунків значення М = 0;

В1 – експлуатаційні витрати міського пасажирського транспорту загального користування (окрім метрополітену) у м. Києві за рік за сценарієм А сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту. Згідно з даними таблиці 7-7 Остаточного звіту, вони становитимуть 2 110 000 000 грн на рік. Вищевказані дослідження здійснювались у листопаді 2015 року, тому потрібно додатково врахувати індекс інфляції, сумарне значення якого для цін у категорії «Транспорт» з 11.2015 до 10.2018 становить 1,446 (https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/).

В1 = 2 110 000 000 х 1,446 (грн);

В1 = 3 051 060 000 (грн);

В2 – експлуатаційні витрати міського метрополітену загального користування у м. Києві за рік. Відповідно до Економічного обґрунтування розрахунку тарифу на послуги з перевезень пасажирів КП «Київський метрополітен» на 2018 рік (https://dei.kievcity.gov.ua/files/2018/5/16/2.pdf), такі експлуатаційні витрати становлять 3 282 032 700 грн за рік;

В3 – витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві. Згідно зі сценарієм А сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту, необхідно 578 автобусів малого класу, 694 автобуси великого класу, 501 тролейбус та 337 трамвайних вагонів. Метрополітен експлуатує 158 п'ятивагонних поїздів. Орієнтовну вартість транспорту можна визначити відповідно до вартості закупівель, здійснених у 2018 році. Таким чином, автобус середнього класу може коштувати 2 048 100 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-06-14-001240-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 10 років. Автобус великого класу може коштувати 3 900 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-09-19-000450-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 12 років. П'ятивагонний поїзд метрополітену може коштувати 198 960 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2016-06-09-000195-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 30 років. Тролейбус може коштувати 4 775 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-08-22-001077-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 15 років. Трамвайний вагон може коштувати 42 998 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-05-05-000453-c), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 25 років.

Виходячи з вищевикладеного, орієнтовні витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві передбачають закупівлю 57,8 автобусів середнього класу, 57,8 автобусів великого класу, 5,26 поїздів метрополітену, 33,4 тролейбуси та 13,48 трамвайних вагонів за рік.

В3 = 57,8 х 2 048 100 + 57,8 х 3 900 000 + 5,26 х 198 960 000 + + 33,4 х 4 775 000 + 13,48 х 42 998 000;

В3 = 118 380 000 + 225 420 000 + 1 046 530 000 + 159 490 000 + + 579 610 000;

В3 = 2 129 430 000 грн;

В4 – витрати, пов'язані із впровадженням та експлуатацією АСООП.

Витрати на впровадження АСООП передбачають витрати на придбання серверного, мережевого обладнання і систем зберігання даних (37 000 000 грн), модернізація енергосистеми (придбання більш потужного дизель-генератора, 1 шт.) (2 000 000 грн), придбання комп'ютерної техніки, периферійного, комутаційного обладнання (4 000 000 грн), придбання системного та спеціалізованого програмного забезпечення (1 500 000 грн), придбання спеціалізованого програмного забезпечення для організації резервного копіювання (бекап) (500 000 грн), придбання спеціалізованого мережевого обладнання для організації захищених каналів зв'язку (1 500 000 грн), оснащення станцій ліній швидкісного трамвая та міської електрички автоматами з продажу паперових квитків (30 000 000 грн), оснащення зупинок громадського транспорту автоматами з продажу паперових квитків (65 500 000 грн), модернізація телекомунікаційної мережі для підключення АСООП (5 000 000 грн), оснащення автобусів, тролейбусів та трамваїв автоматами з продажу паперових квитків (374 870 000 грн) – за інформацією з листа КП «Київпастранс» від 13.04.2018 № 053/01/1226.

Вказані витрати включаються до складу витрат на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва у перший рік після впровадження запропонованих змін – $В4_1$.

$В4_1$ = 2 000 000 + 4 000 000 + 1 500 000+ 500 000 + 1 500 000 + 30 000 000 + + 65 500 000 + 5 000 000 + 374 870 000.

$В4_1$ = 521 370 000 грн.

У наступні роки до складу витрат на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва входитимуть витрати на експлуатацію АСООП, які визначаємо у розмірі 5% від витрат на її впровадження.

$В4_2 = В4_1$ х 0,05;

$В4_2$ = 26 068 500 грн.

Отже, знаходимо значення коефіцієнту К1 для першого року після впровадження запропонованих змін – $К1_1$ з рівняння:

Р х N х Т х $К1_1$ х К2 х К3 х $К4_2$ + М = В1 + В2 + В3 + $В4_1$ (грн);

Р х N х Т х $К1_1$ х К2 х К3 х $К4_2$ = В1 + В2 + В3 + $В4_1$ – М (грн);

$К1_1$ = (В1 + В2 + В3 + $В4_1$ – М) / (Р х N х Т х К2 х $К3_1$ х $К4_2$) (грн).

Р = 1 124 224 496;

N = 0,93;

Т = 0,9858;

К2 = 1;

К3 = 1;

$К4_2$ = 1;

М = 0;

В1 = 3 051 060 000;

В2 = 3 282 032 700;

В3 = 2 129 430 000;

$В4_1$ = 521 370 000.

$К1_1$ = (3 051 060 000 + 3 282 032 700 + 2 129 430 000 + 521 370 000 – 0) / / (1 124 224 496 х 0,93 х 0,9858 х 1 х 1 х 1) (грн);

$К1_1$ = 8,7165 грн.

Знаходимо значення коефіцієнту К1 для наступних років – $К1_2$ з рівняння:

Р х N х Т х $К1_2$ х К2 х К3 х $К4_2$ + М = В1 + В2 + В3 + $В4_2$ (грн);

Р х N х Т х $К1_2$ х К2 х К3 х $К4_2$ = В1 + В2 + В3 + $В4_2$ – М (грн);

$К1_2$ = (В1 + В2 + В3 + $В4_2$ – М) / (Р х N х Т х К2 х $К3_1$ х $К4_2$) (грн);

Р = 1 124 224 496;

N = 0,93;

Т = 0,9858;

К2 = 1;

К3 = 1;

$К4_2$ = 1;

М = 0;

В1 = 3 051 060 000;

В2 = 3 282 032 700;

$B3 = 2\ 129\ 430\ 000$;

$B4_2 = 26\ 068\ 500$.

$K1_2 = (3\ 051\ 060\ 000 + 3\ 282\ 032\ 700 + 2\ 129\ 430\ 000 + 26\ 068\ 500 - 0) /$
$/ (1\ 124\ 224\ 496 \times 0{,}93 \times 0{,}9858 \times 1 \times 1 \times 1)$ (грн);

$K1_2 = 8{,}2359$ грн.

Таким чином, після здійснення вищепроведених розрахунків, було встановлено, що для того, щоб витрати Замовника на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Києві та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві покривались за рахунок коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду на міських маршрутах (лініях), орієнтовне значення коефіцієнту К1 у перший рік після впровадження запропонованих змін має становити 8,7165 грн, а у наступні роки – 8,2359 грн. Також у разі потреби витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватися і за рахунок коштів бюджету м. Києва.

Вартість квитка для оплати проїзду пасажирів обчислюється за формулою:

$\Sigma = K1 \times K2 \times K3 \times K4$.

Вартість квитка, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб ($K3_1 = 1$), надрукованого на паперовому носії ($K2_1 = 1$) зі строком дії 75 хвилин ($K4_2 = 1$), за умови, що витратна частина, яка покривається за рахунок коштів бюджету м. Києва дорівнюватиме 0 грн, у перший рік функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва у спосіб, передбачений проектом рішення, може становити 8,72 грн.

Однак, враховуючи необхідність актуалізації частини витрат, їхнього коригування відповідно до індексу споживчих цін, перед першою емісією квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, необхідно здійснити повторні підрахунки, виходячи з актуальних та прогнозованих вихідних даних.

Допустимим рішенням може бути встановлення значення коефіцієнту К1 = 12, за рахунок чого існуватиме можливість фінансування заходів, необхідних для впровадження сценарію В сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту. Водночас, це дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_vstanovlennya_tarifiv_na_perevezennya_pasazhiriv_i_vartosti_proznikh_kvitkiv_u_miskomu_pasazhirskomu_transporti_yakiy_pratsyuye_u_zvichaynomu_rezhimi_rukhu_247541/rkmda-1147-05072018PDF.pdf).

Отже, відповідно до результатів дослідження витрат на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування і витрат на здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту та доходів від здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування і доходів від здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту, для забезпечення впровадження заходів, запропонованих проектом рішення, вбачається за доцільне використовувати орієнтовне значення коефіцієнту К1 = 12 та перед першою емісією квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, необхідно здійснити повторні підрахунки, враховуючи актуальні та прогнозовані значення вихідних даних.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ
проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Відповідно до статей 9, 13 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович повідомляє про оприлюднення проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».

Головним розробником проекту регуляторного акту є депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович.

Проект рішення розміщений на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) за адресою: http://kyivcity.gov.ua («Київ та міська влада» – «Регуляторна діяльність» – «Оприлюднення проектів регуляторних актів»).

Даний проект рішення підготовлений з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

Зауваження та пропозиції приймаються протягом одного місяця з дня офіційного оприлюднення цього проекту рішення у письмовому або електронному вигляді за адресами:

1. Поштова адреса: 01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36, каб. 419 – депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович.
2. Електронна адреса: sidor0704@gmail.com.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Підготовлений відповідно до вимог статей 9, 13 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» фракцією «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді.

1. 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. Доступність транспортної системи для пасажирів повинно мінімізувати втрати часу та спрямувати його на здійснення продуктивної діяльності.

Мережа громадського транспорту Києва визначається як щільна в порівнянні з багатьма іншими європейськими містами. Показником є те, що 94 % мешканців проживають в межах 400 метрів від транзитної зупинки. Місто має відносно сучасний тролейбусний парк, який використовує електроенергію власного виробництва, а також ефективну систему метро, яка перевозить понад 1,5 мільйона чоловік щодня (взимку – 1,7 млн чол.). На другому місці – маршрутки з пасажиропотоком в 1,1 млн чол. І вони стали предметом особливого інтересу зарубіжних експертів.

Розвиток маршрутних таксі призвів до того, що вони обслуговують 56 % всіх маршрутів; спостерігається неефективне дублювання обслуговування і фрагментація транспортного сполучення («Маршрутки популярні для швидких, прямих з'єднань, які вони пропонують для ключових напрямків по відношенню до існуючих автобусів, тролейбусів і трамваїв»). Поширення мікроавтобусів стало проблемою міста. Певною мірою цей транспорт став символом політики дерегуляції, яка звісно відбулась не в інтересах містян. За виключенням трамваїв, маршрутний автопарк є найстарішим в місті. Підкреслюється, що вони мають меншу пропускну здатність і вони більш забруднюють навколишнє середовище на одного пасажира (норми викидів ЄВРО II).

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

Не забезпечується не тільки мінімальний рівень комфортності поїздок пасажирів, а й нівелюються необхідні умови дотримання безпеки при їх перевезеннях.

При відсутності кондуктора в салоні (особливо у маршрутних таксі) на водія покладається 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 різницю між вартістю квитка та собівартістю проїзду пасажира.

Обрахунок величини компенсацій з бюджету здійснюється на основі розрахункових методів, які не 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, дуже сильно зростає невдоволення серед громадян через те, що Київська міська державна адміністрація замість того, щоб створити та впровадити автоматизовану систему обліку оплати проїзду, яка дозволить чітко обрахувати кількість пасажирів та, відповідно, вирахувати потрібну кількість коштів для функціонування та розвитку системи громадського транспорту у місті Києві, вдається до необґрунтованого збільшення вартості проїзду у міському транспорті (тобто фінансування пільговиків за рахунок інших громадян). Все це показує безвідповідальність управління столицею.

Також однією з принципових проблем організації роботи громадського транспорту в місті Києві 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 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 та правил дорожнього руху.

Потреба у 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.

У 2015 році на замовлення Київської міської державної адміністрації було розроблено Остаточний звіт «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», у якому було викладено підхід і висновки заснованого на чіткій доказовій базі огляду сильних сторін і недоліків системи громадського транспорту Києва. Він безпосередньо стосується мети адміністрації міста щодо розвитку практичних пропозицій для оптимізації мереж громадського транспорту Києва, щоб поліпшити їхню експлуатаційну й екологічну ефективність, мінімізувати витрати перевізників і максимально покращити транспортне сполучення. Також ці пропозиції враховують майбутній план землекористування міста. Через процес дослідження проектна група прагнула зміцнити потенціал транспортного планування спеціалістів КМДА, а також поліпшити їхнє розуміння важливості постійного збору даних для обґрунтування бенчмаркінгу та стратегічного планування ефективності міської транспортної мережі. Дослідження проводилося за сприяння Світового банку й у співпраці з КМДА, КП «Київпастранс», ТОВ «А+С Україна» і приватними автобусними перевізниками міста.

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

1) 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;

2) 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 Закону існує необхідність створити нову систему на базі існуючих з метою впровадження технічних засобів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) у міському транспорті загального користування, модернізації та дооснащення всіх існуючих елементів АСООП та підключення КП «Київпастранс», КП «Київський метрополітен» та інших перевізників до єдиного центру управління розрахунками для об'єднання в єдину загальноміську систему оплати проїзду.

Крім того, існує необхідність створення загального процесингового 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;
- створення автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському транспорті загального користування;
- створення інформаційно-аналітичної бази даних транспортної системи.

При цьому, слід зауважити, що проектом рішення передбачається впровадження безготівкової оплати проїзду, оскільки на сьогодні держава послідовно проводить політику щодо збільшення безготівкових розрахунків. Розвиток інфраструктури обслуговування електронних платіжних засобів, як одного з напрямів Комплексної програми розвитку фінансового сектору в Україні, наближатиме країну до європейських стандартів торговельного та банківського обслуговування.

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, встановлених 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 було запропоновано зазначений регуляторний акт.

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

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

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

2. Цілі державного регулювання

Проект регуляторного акту спрямований на розв'язання проблем, визначених у першому розділі аналізу регуляторного впливу.

Цілями проекту регуляторного акту є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві. Також впровадження гнучкої тарифної сітки дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн).

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

Таким чином, завданнями ухвалення цього регуляторного акту є:

1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту;

2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту;

3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі;

4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту;

5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;

6) створення механізму збору статистичної інформації;

7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;

8) оптимізація транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку;

9) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

10) підвищення обсягів збору виручки;

11) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

12) врегулювання процедури оплати багажу;

13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

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

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1) Визначення альтернативних способів:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання суперечитиме актам вищої юридичної сили, зокрема чинній редакції Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті». Також Концепцією «КИЇВ СМАРТ СІТІ 2020», затвердженої рішенням Київської міської ради від 21.11.2017 № 500/3507, в рамках створення комфортного, безпечного, здорового та розумного середовища для киян та гостей міста планується реалізувати єдиний проїзний квиток для всіх видів громадського транспорту. Впровадження системи єдиного електронного квитка уможливить автоматизацію збирання коштів, збільшення обсягу надходжень на 20-30 %, а також значне зменшення витрат комунальними підприємствами. Крім того, не буде вирішена проблема щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є недоцільним способом, оскільки приведення у відповідність до законодавства положень Програми побудови автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва з урахуванням громадян пільгових категорій «Соціально-транспортна картка киянина» на 2007-2009 роки, затвердженої рішенням Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573 (далі – рішення) потребуватиме внесення великої кількості змін, а саме: положення рішення необхідно привести у відповідність до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті»; затвердити вимоги 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; передбачити права та обов'язки учасників зазначеної системи, а також їх відповідальність; затвердити вимоги до центрів обслуговування пасажирів; передбачити контроль за дотриманням суб'єктами господарювання вимог щодо здійснення розрахунків з використанням електронних платіжних засобів, тощо. Внесення таких змін істотно вплине на зміст рішення.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки цей проект рішення Київської міської ради базується на нормах законодавства України, зокрема на положеннях Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті». Ухвалення даного проекту рішення дозволить сформувати транспортну маршрутну мережу м. Києва, забезпечити прозорість адміністрування сфери транспортних послуг, здійснити дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадити єдину автоматизовану систему обліку оплати проїзду, забезпечити регулярність та прогнозованість міського транспорту загального користування у м. Києві. Крім того, проект рішення спрямований на створення умов для впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту, зокрема електронних платіжних засобів при розрахунках за оплату проїзду, а також: 1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту; 2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту; 3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної

	маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту; 5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 6) створення механізму збору статистичної інформації; 7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях; 8) оптимізацію транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку; 9) ефективну реалізацію механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 10) підвищення обсягів збору виручки; 11) організацію безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 12) врегулювання процедури оплати багажу; 13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 14) підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.

2) Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	**Вигоди**	**Витрати**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	1) створення механізму збору статистичної інформації; 2) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях; 3) оптимізація транспортної маршрутної мережі м. Києва на основі аналізу пасажиропотоку; 4) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 5) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 6) підвищення обсягів збору виручки; 7) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 8) врегулювання процедури оплати багажу; 9) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.	Не передбачаються.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію	1) створення механізму збору статистичної інформації; 2) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;	Не передбачаються.

перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	3) оптимізація транспортної маршрутної мережі м. Києва на основі аналізу пасажиропотоку; 4) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 5) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 6) підвищення обсягів збору виручки; 7) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 8) врегулювання процедури оплати багажу; 9) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.	

3) Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	**Вигоди**	**Витрати**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	1) створення економічної привабливості та зручності для пасажирів на основі сучасних технологій; 2) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 3) 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.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	1) створення економічної привабливості та зручності для пасажирів на основі сучасних технологій; 2) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 3) 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.

4) Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання*:

Показник	Великі	Середні*	Малі	Мікро	Разом*
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	10	10	1	24
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	12,5 %	41,66 %	41,66 %	4,1 %	100 %

*За даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань.

Середні – з них 9 перевізників, а 1 суб'єкт господарювання – організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Інформація надана листом Комунальної служби перевезень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 28.03.2018 № 053/03-1174.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	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 придбання транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн; витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію	Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту	Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання

перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів.	транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн; витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн

*для облаштування одного транспортного засобу комплектом обладнання.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва:

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 акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»))	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»))	567 379 635,1
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»))	567 379 635,1

4. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	3	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є недоцільним способом, оскільки не відповідає регламентним вимогам та нормопроектувальній техніці.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	4	Затвердження регуляторного акту є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. Проект рішення спрямований на створення умов для застосування електронних платіжних засобів при розрахунках за проїзд, забезпечення зручності, уніфікації технологій та способів оплати проїзду пасажирів та багажу в міському транспорті загального користування. Також проект рішення дасть 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 чинного регулювання 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.	Є найгіршою з альтернатив, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідатиме вимогам діючого законодавства.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	**Для держави:** здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах; оптимізація маршрутної мережі міста на основі аналізу пасажиропотоку;	**Для держави:** Не передбачаються **Для громадян:** Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.	Є недоцільною альтернативою, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання, але суперечить регламентним вимогам.

	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;	Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, технічне обслуговування тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн	
	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.	Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн.	
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального	**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	**Для держави:** Не передбачаються **Для громадян:** Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян. Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам чинного законодавства.

користування у м. Києві».	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	транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, технічне обслуговування тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн. Організація, яка визначена	

	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.	Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн.	

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Х	
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	Відмова, обрана альтернатива не відповідає нормопроектувальній техніці, визначеною актами законодавства.	Відсутні.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	Причини для відмови відсутні, обрана альтернатива забезпечить виконання вимог законодавства, зокрема вимог Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», а також пункту 14.19 статті 14 Закону України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» та забезпечить права споживачів щодо вільного використання електронних платіжних засобів.	Відсутні.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

КП «Київпастранс»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	355 872 688,00	355 872 688,00
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	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) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	355 872 800,05	355 872 800,05
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, 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), грн	355 872 800,05	355 872 800,05

*За інформацією КП «Київпастранс» лист від 13.04.2018 № 053/01/1226.

№	Найменування	Етап	Кількість	Сума, грн
1	Оплата по договору від 10.11.2017 № 52.17-333 за електронне обладнання (техзасоби АСООП)	II етап	1000	218 647 688,00
2	Ремонт та модернізація обладнання АСООП на міській електричці			3 000 000,00
3	Модернізація всіх турнікетів на ЛШТ та міській електричці для роботи з електронним квитком			10 000 000,00
4	Встановлення нового обладнання АСООП на станціях ЛШТ, що реконструюються (ділянка від Гната Юри до Кисневого заводу)			8 865 000,00
5	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички джерелами безперебійного живлення			10 000 000,00
6	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички системами гучномовного оповіщення			3 860 000,00
7	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички автоматами з продажу паперових квитків	I етап (зарежимлені станції, 54 вестибулі)	108	30 000 000,00
8	Оснащення зупинок громадського транспорту автоматами з продажу паперових квитків	II етап (вузлові зупинки, 350 шт.)	350	66 500 000,00
9	Модернізація телекомунікаційної мережі для підключення АСООП			5 000 000,00
			Всього, грн:	355 872 688,00

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

КП «Київський метрополітен»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	165 000 000	165 000 000
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	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) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	165 000 112,05	165 000 112,05
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, 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), грн	165 000 112,05	165 000 112,05

* Примітка: за інформацією заступника начальника КП «Київський метрополітен» Пеклуна Дмитра Юрійовича.

Водночас, у зв'язку з відсутністю на даний час деяких даних щодо АСООП, порахувати вартість доопрацювання існуючого програмного забезпечення, адаптації та модернізації турнікетів, експлуатаційні витрати, витрати на утримання персоналу, а також розрахунок його кількості не вбачається можливим.

№	Найменування	Кількість	Сума, грн
1	Автомати самообслуговування	525	105 000 000,00
2	Комплект касового обладнання	150	30 000 000,00
3	Комплект рахункового обладнання	60	5 000 000,00
4	Модернізація мережі вестибюля	75	25 000 000,00
5	Бортовий комп'ютер Ridango	80	за попередньою домовленістю КП «Київпастранс» здійснить передачу у необхідній кількості КП «Київський метрополітен»

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

ТОВ «Кийтранс-2005»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	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) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн		
8.1	Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн (Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та АСООП) = 537,84 грн

8.2	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн. = 22,41 грн	22,41 грн
8.3	Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05 грн
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	672,3	672,3
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, 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), грн	672,3	672,3

Кількість задіяного рухомого складу – 237.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	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) – включаючи транспортні витрати, грн Розрахункові дані видачі на 1 суб'єкта господарювання	0	0

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн	0	0
8.1	Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн (Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та АСООП) = 537,84 грн
8.2	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн. = 22,41 грн	22,41 грн
8.3	Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05 грн
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	672,3	672,3
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	9	9
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн	6 050,7	6 050,7

Кількість задіяного рухомого складу 961 од.

Орієнтовні розрахунки здійснені з урахуванням обладнання 1 комплектом обладнання одиниці рухомого складу.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	46 500 000	46 500 000
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	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) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
	Розрахункові дані видачі на 1 суб'єкта господарювання		
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн		0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	46 500 000	46 500 000
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, 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), грн (співвідношення суб'єктів, що отримають ліцензії та висновки – 3:1)	46 500 000	46 500 000

У зв'язку з відсутністю на даний час деяких даних щодо АСООП експлуатаційні витрати, витрати на утримання персоналу, а також розрахунок його кількості не вбачається можливим.

№	Найменування	Кількість	Сума, грн
1	Придбання серверного, мережевого обладнання і систем зберігання даних	-	37 000 000
2	Модернізація енергосистеми (придбання більш потужного дизель-генератора)	1	2 000 000
3	Придбання комп'ютерної техніки, периферійного, комутаційного обладнання	-	4 000 000
4	Придбання системного, та спеціалізованого програмного забезпечення	-	1 500 000
5	Придбання спеціалізованого ПЗ для організації системи віртуалізації, та спеціалізованого	-	500 000

	ПЗ для організації резервного копіювання (бекап)		
6	Придбання спеціалізованого мережевого обладнання для організації захищених каналів зв'язку	-	1 500 000
	Разом:		46 500 000

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

Для розв'язання проблеми, визначеної у пункті 1 цього аналізу регуляторного впливу, передбачається ухвалення рішення щодо організації перевезення пасажирів та оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві.

Так проектом рішення, зокрема передбачається:

1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту;

2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту;

3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі;

4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту;

5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;

6) створення механізму збору статистичної інформації;

7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;

8) оптимізація транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку;

9) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

10) підвищення обсягів збору виручки;

11) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

12) врегулювання процедури оплати багажу;

13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

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

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

Реалізація регуляторного акту не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акту для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не проводився.

Витрати великих та середніх суб'єктів господарювання передбачаються, а тому розрахунок витрат згідно Додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту проводився та додається.

Розрахунок витрат на впровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва здійснювався згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (Тест малого підприємництва), додається.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акту не прогнозується.

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

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Строк дії цього регуляторного акту встановлюється на необмежений строк з моменту набрання чинності, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акту є постійною.

Для визначення результативності регуляторного акту пропонується встановити такі статистичні показники:

обсяги безготівкових операцій із використанням платіжних карток тощо – не менше 45 %;

збільшення виручки, зокрема:

збільшення обсягу збору виручки від перевезень для приватних автомобільних перевізників не менше 30 %;

збільшення обсягу збору виручки від перевезень в КП «Київський метрополітен» (не менше 5 %);

збільшення обсягу збору виручки від перевезень в КП «Київпастранс» (не менше 30 %);

При впроваджені АСООП плануються такі технологічні показники:

- автоматичний збір інформації. Рівень втрати транзакцій від обладнання АСООП – не вище 0,00001 %;

- автоматична обробка інформації. Рівень некоректних транзакцій від обладнання АСООП – не вище 0,001 %;

- час формування оперативної звітності. Час від здійснення транзакції до її відображення в оперативній звітності – не більше 30 хв.

Експлуатаційними показниками пропонується визначити:

- прийом, як в рухомому складі, так і на стаціонарних станціях КП «Київпастранс» усіх видів засобів оплати проїзду, як разових так і багаторазових, та їх повноцінну обробку, незалежно від наявності чи відсутності зв'язку між будь-якими елементами системи (серверами, валідаторами тощо) з будь-яких причин не менш 24 години на добу;
- коефіцієнт готовності обладнання в КП «Київський метрополітен» не гірше 99,0 %;
- коефіцієнт готовності обладнання в КП «Київпастранс» (за виключенням випадків його зловмисного руйнування або пошкодження) не гірше 95,0 %;
- коефіцієнт готовності обладнання приватних автомобільних перевізників до інтеграції з АСООП - не гірше 50,0 %;
- частка пільгових пасажирів, які здійснюють проїзд з використанням електронних квитків, що дозволить удосконалити тарифну та компенсаційну політику - не менше 99 %.

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

Відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься шляхом проведення базового періодичного та повторного відстеження показника результативності акту, визначеного під час проведення аналізу впливу регуляторного акту відповідно до статті 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» статистичним методом. Так, базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюється до дня набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень. Якщо для визначення значень показників результативності регуляторного акту використовуються виключно статистичні дані, базове відстеження результативності може бути здійснене після набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акту. Повторне відстеження результативності регуляторного акту здійснюється через рік з дня набрання ним чинності або набрання чинності більшістю його положень, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом або більшістю його положень, якщо рішенням регуляторного органу, який прийняв цей регуляторний акт, не встановлено більш ранній строк. Періодичні відстеження результативності регуляторного акту здійснюються раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акту, у тому числі і в разі, коли дію регуляторного акту, прийнятого на визначений строк, було продовжено після закінчення цього визначеного строку.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

Додаток

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

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

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого та мікропідприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 17 травня 2018 року по 10 червня 2018 року.

№ п/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	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 17 травня 2018 року о 09.50 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-35)	10	Запропоноване регулювання сприймається. Було наголошено на тому, що у разі впровадження системи АСООП доходи бюджету міста Києва зростуть.
2	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 23 травня 2018 року о 09.55 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-36)	12	Запропоноване регулювання сприймається. Наголошено на прозорості розрахунків сплати за проїзд.
3	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 7 червня 2018 року о 09.55 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-37)	17	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Було наголошено, що впровадження системи покращить якісний рівень надання послуг

			пасажирських перевезень, вирішить питання обліку перевезень пільгових категорій громадян.
4	Публікація в офіційній групі ВО «Свобода» Київ у Facebook 7 червня 2018 року (https://www.facebook.com/SvobodaKyiv/posts/1963115383763436)	10	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Наголошено на важливості формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності. Адже з одного й того ж району Києва мешканці можуть добиратися з дуже різними часовими показниками. Брак адекватного потоку громадського транспорту впливає на якість життя.
5	Публікація в офіційній групі Транспорт Києва у Facebook 7 червня 2018 року (https://www.facebook.com/groups/109913539203815/permalink/802904433238052/?comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22O%22%7D)	50	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Було наголошено, що проект рішення дозволить обліковувати пасажиропотік (у тому числі пасажирів пільгових категорій), що позитивно вплине на розвиток громадського транспорту у місті Києві.

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

1) кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 11 одиниць (10 малого і 1 мікро);

2) питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, становить 41,66 %, при цьому, питома вага мікро підприємництва становить 4,1 %.

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

№ п/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
2	Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування Формула: прямі витрати на процедури повірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість процедур обліку за	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	рік) Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва			
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) Х кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	0,00 грн	0,00 грн	0,00 грн
5	Інші процедури: Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн (Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та АСООП) = 537,84 грн
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	537,84 грн	Х	537,84 грн
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	11		11
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик «разом» Х кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 Х рядок 7)	5 916,24 грн	Х	5 916,24 грн

Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн = 22,41 грн	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	22,41 грн. (витрати на пошук рішення в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук рішення в мережі Інтернет у наступний рік) = 22,41 грн
10	Процедури організації виконання вимог регулювання – Укладання договору приєднання до АСООП із організацією, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	0,00	112,05 грн (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх процедур у перший рік)
11	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13	Інші процедури:	-	-	-
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	134,46 грн	Х	134,46 грн
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	11	-	11
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик «разом» Х кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 Х рядок 15)	1 479,06 грн	Х	1 479,06 грн

Примітки:

1. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік», з 1 січня 2018 року становить – 22,41 гривні. Джерело отримання інформації: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-193.

2. Джерело отримання інформації: Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань (https://usr.minjust.gov.ua/ua/extractedr).

3. Інформація про розмір часу, який витрачається суб'єктами на отримання зазначеної інформації є оціночною, та отримана за результатами проведених консультацій.

4. Орієнтовні розрахунки здійснені з урахуванням обладнання 1 одиниці рухомого складу.

4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємництв)	**Планові витрати часу на процедуру**	**Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)**	**Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта**	**Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання**	**Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень**
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання.					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні					
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акту про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат					
Разом за рік	X	X	X	X	відсутні
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	відсутні

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

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

5. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№ п/п	**Показник**	**Перший рік регулювання (стартовий)**	**За п'ять років**
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	5 916,24 грн	5 916,24 грн
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо	1 479,06 грн	1 479,06 грн

	виконання регулювання та звітування		
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	7 395,3 грн	7 395,3 грн
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00 грн	0,00 грн
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	7 395,3 грн	7 395,3 грн

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

A+S

Товариство з обмеженою відповідальністю "А+С Україна"
01033, м. Київ, вул. Володимирська, 97/37
Київська міська рада
01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36, каб. 419
депутату Бохняку В. Я.

Вхідний	Вихідний	Відповідальний/а	Телефон	Дата
	07/08/2018-4	ДБ	+38 (044) 228-10-82	2018-08-07

Шановний Володимире Ярославовичу!

На офіційному веб-сайті Київської міської державної адміністрації було оприлюднено проект регуляторного акту від 10 липня 2018 року «Проект рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» (посилання: https://kyivcity.gov.ua/publichna_informatsiia_Tag_166122/proekt_rishennya_kivsko_misko_radi_pro_organizatsiyu_perevezennya_pasazhiriv_ta_oplatu_prozdu_na_miskikh_marshrutakh_liniyakh_zagalnogo_koristuvannya_u_m_kiyevi.html), далі – Проект. Після ознайомлення з Проектом вказаного регуляторного акту, надсилаємо свої пропозиції щодо положень цього документу.

У пункті 5.2 Проекту визначення «транспортної мережі» доцільніше визначити як «транспортної маршрутної мережі».

У пункті 10 Проекту формулювання «її прогнозованих показників» варто уточнити як «її прогнозованих та цільових показників».

У пункті 11.1.5 Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, який пропонується затвердити Проектом (далі – Порядок) формулювання «висота рівня підлоги автобуса відносно проїзної частини вулиці» замінити на більш коректне, а «вид силової установки автобуса» замінити на «тип силової установки автобуса».

У пункті 11.5 Порядку доцільно уточнити визначення «не пізніше, ніж через 3 хвилини» та «не раніше, ніж за 2 хвилини».

У пункті 11.9.1 Порядку визначення «такий договір укладається з перевізником-претендентом, який зайняв друге місце» можливо, варто уточнити як «зайняв друге місце та задовольняє вимогам», чи це й так розуміється?

У пункті 16.4 Порядку визначення «має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на 120 (сто двадцять) пасажирів» уточнити, тому що не

Директор Дмитро Беспалов
Телефон: +38 (044) 228-10-82
E-Mail: info@apluss.ua
www.apluss.ua
Банківські реквізити
р/р №26003052731846 в ПЕЧЕРСЬКА ФІЛІЯ КБ "ПРИВАТБАНК", КИЇВ, МФО 300711
Код ЄДРПОУ 35634432

зрозуміло, як бути, коли в автобусі, наприклад, 60 або 80 місць, то у них буде розміщуватися 0 таких терміналів?

У пункті 16.5 Порядку необхідно уточнити визначення щодо кількості терміналів та автоматів з продажу квитків на станціях в залежності від пасажиропотоку та чим саме визначаються дані щодо пасажиропотоку.

Також ми маємо кілька запитань щодо положень проекту рішення:

1. Яка роль буде у Комунальної служби перевезень після ухвалення Проекту?
2. Яке місце «електронного кабінету перевізника»?
3. Який механізм коригування графіків руху, так як це буде змінювати обсяг транспортної роботи на маршруті?
4. Можливо, у Проекті варто передбачити BRT (Bus Rapid Transit, або так званий метробус) як вид швидкісного транспорту?
5. Чи не передбачено можливості валідування квитка на вході і виході, щоб сплачувати тільки за спожиту послугу?
6. Чи передбачається у Проекті оплата проїзду за допомогою жетонів?

Загалом, ми, як розробники Транспортної моделі м. Києва та його приміської зони та співрозробники Плану сталого розвитку міського транспорту м. Києва, дуже позитивно оцінюємо текст Проекту і ті можливі зміни, що він може принести транспортній системі Києва, що наразі страждає від стрімкого росту рівня автомобілізації та всіх сукупних негативних явищ. Проект здатен змінити ситуацію на ринку транспортних перевезень у Києві та значно посилити роль громадського транспорту. Ви можете розраховувати на нашу підтримку даного Проекту!

З повагою,
Директор Д.О. Беспалов

Заступник міського голови –
секретар Київської міської ради

Окопному О.Ю.
Страннікову А.М.
Бродському О.Я.
Слончаку В.В.

Прошу розглянути проект рішення від 29.10.2018 №08/231- 3795/ПР в установленому порядку.

Пихтіній О.М.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Лазор Л.В.
Юнаковій С.М.
Давтяну Д.О. – до відома
Поворознику М.Ю. – до відома

В.ПРОКОПІВ

"29" жовтня 2018 року
№ 08/231 – 3795/ПР

08/231-3795/ПР
29.10.2018

ДЕПУТАТ
КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ VIII СКЛИКАННЯ

«26» жовтня 2018 р. № 08/279/8/014-849

Заступнику міського голови –
секретарю Київської міської ради
Прокопіву В. В.

Шановний Володимире Володимировичу!

Відповідно до ст. 26 Регламенту Київської міської ради, прошу Вас надати доручення розглянути проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» на засіданнях постійної комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, постійної комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Додатки:

1. Проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» разом з усіма додатками. (57 арк.)
2. Пояснювальна записка до проекту рішення. (13 арк.)
3. Фінансово-економічне обґрунтування. (13 арк.)
4. Повідомлення про оприлюднення. (1 арк.)
5. Аналіз регуляторного впливу. (38 арк.)
6. Тест малого підприємництва. (10 арк.)
7. Лист ТОВ «А+С Україна» від 07.08.2018 № 07/08/2018-4. (1 арк.)
8. Копія Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році. (101 арк.)
9. Електронна версія зазначених документів.

З повагою
Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

Виконавець:
Антон Сідоренко
063-133-21-01

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

VIII СКЛИКАННЯ

постійна комісія з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики

01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36 к..1021 *тел.:(044)202-70-09, 202-73-11, факс:202-70-53*

19.11.2018 № 08/286-389

Голові депутатської фракції
«Всеукраїнське об'єднання «Свобода»
Сиротюку Ю.М.

Шановний Юрію Миколайовичу!

Надаємо Вам для опрацювання витяг з протоколу № 17/76 від 14 листопада 2018 року засідання постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Витяг з протоколу № 17/76
засідання постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики

від 14 листопада 2018 року

Місце проведення: Київська міська рада, м. Київ, вул. Хрещатик, 36, 10-й поверх, к. 1017, о 14-00 год.

СКЛАД КОМІСІЇ: **5 депутатів Київської міської ради**

ПРИСУТНІ: **5 депутатів Київської міської ради**
Бродський О.Я. – голова постійної комісії;
Овраменко О.В. – секретар постійної комісії;
Попов Д.В. – заступник голови постійної комісії;
Башлаков С.В. – заступник голови постійної комісії;
Ярмоленко Ю.О. – заступник голови постійної комісії;

ЗАПРОШЕНІ:
Сиротюк Ю.М. – депутат Київської міської ради;
Бохняк В.Я. – депутат Київської міської ради;
Олійник О.В. – помічник депутата Київської міської ради;

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

Питання 1.1. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» - доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради В.Прокопіва від 29.10..2018 № 08/231-3795/ПР).

СЛУХАЛИ: Бродського О.Я., головуючого на засіданні, який зазначив, що в постійну комісію надійшов проект рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Головуючий зазначив, що цей проект рішення є регуляторним актом, пройшов регуляторну процедуру у відповідності до вимог ст.46 Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішення Київської міської ради від 07.07.2016 №579/579 та Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності". Для підготовки експертного висновку Постійна комісія направила до Департаменту транспортної інфраструктури цей проект рішення для проведення фахової експертизи. За результатами розгляду профільний Департамент надав зауваження до цього проекту регуляторного акта, які роздані всім членам комісії для вивчення.

О. Бродський, зокрема, наголосив, що одним із пунктів зауважень є те, що відповідно до Закону України "Про автомобільний транспорт" органи місцевого самоврядування не наділені повноваженнями затверджувати типовий договір про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, а також зазначив, що є багато інших суттєвих зауважень, а саме:

1. У преамбулі проекту рішення Київської міської ради, а також у пункті 3 Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві міститься посилання на Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України, затверджених наказом міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09 жовтня 2006 року № 329, які втратили чинність на підставі наказу міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 23 жовтня 2017 року № 277.

2. У пункті 5.2 проекту рішення пропонується здійснювати формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», представленого в грудні 2015 року компанією Integrated Transport Planning Ltd. за дорученням Світового банку. Однак важливим аспектом при використанні зазначених рекомендацій є те, що місцеві умови можуть змінитися з плином часу й ситуація, яка лягла в основу моделі транспортної системи, перестане відображати реальність місцевих транспортних мереж і пасажирської поведінки. Для того, щоб модель залишалась корисним інструментом, її потрібно регулярно перевіряти/підтверджувати з використання актуальних даних.

Враховуючи, що з 2015 року не оновлювались показники досліджень, наданих Світовим банком, на сьогодні є підстави вважати, що частина запропонованих рекомендацій втратила свою актуальність.

3. У Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, що є додатком

до проекту рішення (далі – Порядок), ряд положень суперечать нормам чинного законодавства України, а саме:

- пунктом 8 Порядку передбачено, що *здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається*. Дана норма суперечить статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», оскільки перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування може здійснюватися у режимах: звичайному, експресному, маршрутного таксі;

- пунктом 11 Порядку передбачаються вимоги щодо визначення автомобільного перевізника та складові паспорту маршруту. Даний пункт суперечить Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки визначення автомобільного перевізника на міському автобусному маршруті загального користування неможливе із застосуванням Закону України «Про публічні закупівлі» та проведенням конкурсу на платформі Prozorro. Крім того, запропоновані складові паспорту маршруту суперечить пункту 2.1. розділу II Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278;

- підпункт 11.1.2 пункту 11 Порядку суперечить статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки договір з переможцем конкурсу укладається на термін від трьох до п'яти років;

- пункти Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві суперечать вимогам Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278, щодо змісту паспорта маршруту;

- пункти 11.7. – 11.8 запропонованого Порядку суперечать положенням Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки визначення автомобільного перевізника неможливе із застосуванням Закону України «Про публічні закупівлі» та проведенням конкурсу на платформі Prozorro;

- підпункт 11.8.1. пункту 11 Порядку стосовно проведення повторного конкурсу суперечить частині четвертій статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», якою передбачено, що у разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають умовам конкурсу, конкурс проводиться серед претендентів, які пропонують використовувати на даному маршруті автобуси, що відповідають вимогам безпеки, але не відповідають умовам конкурсу за класом, пасажиромісткістю, параметрами комфортності, з урахуванням поданих інвестиційних проектів-зобов'язань щодо оновлення парку автобусів, які будуть повністю відповідати всім вимогам, у термін до п'яти років;

- підпункт 11.9.2 пункту 11 Порядку суперечить абзацу другому підпункту 2 пункту 55 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки організатор зобов'язаний забезпечити дострокове розірвання договору (анулювання дозволу) з автомобільним перевізником - переможцем конкурсу у разі наявності фактів порушення ним умов договору (дозволу). Розірвання договору (анулювання дозволу) відбувається після невиконання надісланого організатором попередження такому перевізникові про недопущення порушення умов договору (дозволу). У такому разі для роботи на внутрішньообласному, внутрішньорайонному та міському автобусному маршрутах призначається автомобільний перевізник, який за результатами конкурсу визнаний таким, що зайняв друге місце, на строк до закінчення строку дії договору (дозволу), який було розірвано (анульовано), а в разі його відмови чи відсутності - призначається до проведення конкурсу інший автомобільний перевізник, транспортні засоби якого відповідають за параметрами, класом, категорією, комфортністю і пасажиромісткістю вимогам, передбаченим для відповідного виду перевезень, один раз на строк не більш, як три місяці;

- пункти 14 - 16 Порядку суперечать Порядку функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності, затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 22.10.2018 № 1887. Крім того, автоматизована система обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності створена в м. Києві (розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 27 квітня 2018 року № 706 та з 30 жовтня 2018 року введена в дослідну експлуатацію, згідно розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 26 жовтня 2018 року № 1934.

- пункт 17 суперечить розпорядженню виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.07.2018 №1147.

Відповідно до частини другої статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, методику розрахунку тарифів за видами перевезень.

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 березня 2007 року № 191 затверджено Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену).

Наказом Міністерства інфраструктури України від 25 листопада 2013 року № 940 затверджено Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус).

Крім цього, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 року № 1175 затверджено Методику розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

У фінансово-економічному обґрунтуванні запропонованого проекту рішення вартість квитка для оплати проїзду пасажирів встановлюється емпіричним способом в залежності від тривалості поїздки (строку дії квитка), що суперечить Методиці розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженій наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175. Враховуючи викладене, вказані методики необхідно розробляти та затверджувати на рівні Міністерства інфраструктури України.

Також головуючий звернувся до розробників проекту регуляторного акта з пропозицією, щоб Постійна комісія не готувала негативний експертний висновок, опрацювати зауваження профільного Департаменту і розглянути його на наступному засіданні Постійної комісії.

ВИСТУПИЛИ:

Ю. Сиротюк – зазначив, що цей проект рішення є комплексним проектом рішення, який підготувала депутатська фракція «Всеукраїнського об'єднання «Свобода», а розробила його група фахівців, які вивчили найкращий європейський досвід функціонування і взаємовідносин у сфері міського транспорту в європейських столицях. Також наголосив, що не заперечує проти розгляду зауважень профільного Департаменту і розробники його готові до співпраці. Крім того зауважив, що про ці зауваження вони почули тільки на засіданні Постійної комісії, хоча цей проект рішення був оприлюднений набагато раніше і виконавчий орган повинен моніторити такі проекти рішень, а ще краще самому розробити.

ВИРІШИЛИ:

1. Перенести розгляд проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» на наступне засідання постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

2. Направити розробникам проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» зауваження Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) для опрацювання та надання в постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики інформації щодо врахування або часткового врахування, або мотивованого їх відхилення.

ГОЛОСУВАЛИ: ЗА – 4, **Проти** –немає, **Утрималось** – немає, **Не голосували** – 1 (О.Овраменко).

Рішення прийнято.

З оригіналом згідно

Голова постійної комісії О. Бродський

Антонюк 202-73-11

1.2.1

Київська міська рада
ОТРИМАНО
23 ЛИС 2018
Вх.

ДЕПУТАТ

КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ VIII СКЛИКАННЯ

"23" листопада 2018 р. № 08/279/0/014-877

Голові постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики
Бродському О. Я.
01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36

ВІДПОВІДЬ НА ЗАУВАЖЕННЯ

до проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» (доручення від 29.10.2018 № 08/231 – 3795/ПР)

№ п/п	Зауваження	Позиція	Коментарі
1.	У Преамбулі проекту рішення Київради, а також у пункті 3 Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві йде посилання на Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України, затверджених наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09 жовтня 2006 року № 329, які втратили чинність на підставі наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 23 жовтня 2017 року № 277.	Враховано	Є **доречним** прибрати посилання на наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України», так як він втратив чинність.

2.	Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» органи місцевого самоврядування не наділені повноваженнями затверджувати типовий договір про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві.	Частково враховано	Відповідно до частини першої статті 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**, у 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), розмір компенсації витрат автомобільного перевізника внаслідок перевезення пільгових пасажирів та регулювання тарифів, механізм їх виплати. Згідно з частиною четвертою статті 31 цього ж Закону, **у договір можуть бути включені інші питання за згодою сторін**. Також відповідно до підпункту першого пункту «б» статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», **до делегованих повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить здійснення заходів щодо** розширення та вдосконалення мережі підприємств житлово-комунального господарства, торгівлі, громадського харчування, побутового обслуговування, **розвитку транспорту** і зв'язку. Тому пропонується внести зміни до проекту рішення, виклавши його у такій редакції: 1. Затвердити Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві згідно з

			додатком 1 до цього рішення. 2. Доручити виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації): 2.1. Затвердити Типовий договір про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 2 до цього рішення протягом трьох місяців з моменту набрання чинності цим рішенням. 2.2. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 3 до цього рішення протягом трьох місяців з моменту набрання чинності цим рішенням. 2.3. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві згідно з додатком 4 до цього рішення протягом трьох місяців з моменту

			набрання чинності цим рішенням. 2.4. Затвердити Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Києві та Правила користування міським електричним транспортом у м. Києві відповідно до положень цього рішення. 2.5. Здійснити формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році. 2.6. Здійснити організаційно-правові заходи щодо реалізації цього рішення та вирішити в установленому порядку питання фінансування таких заходів. 2.7. Привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього рішення. 3. Встановити, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального

			користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цього рішення, є чинними до закінчення строку їх дії. 4. Це рішення набирає чинності з дня його офіційного оприлюднення в газеті Київської міської ради «Хрещатик». 5. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.
3.	У пункті 5.2 проекту рішення пропонується здійснювати формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», представленого в грудні 2015 року компанією Integrated Transport Planning Ltd. за дорученням Світового банку. Однак важливим аспектом при використанні зазначених рекомендацій є те, що місцеві умови можуть змінитися з	Не враховано	У пункті 5.2 проекту рішення передбачено **здійснити формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського**

	плином часу, й ситуація, яка лягла в основу моделі транспортної системи, перестане відображати реальність місцевих транспортних мереж і пасажирської поведінки. Щоб модель залишалась корисним інструментом, її потрібно регулярно перевіряти/підтверджувати з використання актуальних даних. Ураховуючи, що з 2015 року не оновлювались показники досліджень, наданих Світовим банком, на сьогодні є підстави вважати, що частина запропонованих рекомендацій втратила свою актуальність.		**транспорту»,** розробленого на замовлення виконавчого **органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році** (далі – Звіт). Також згідно з пунктом 10.1 Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, що є додатком до проекту рішення (далі – Порядок), **перше формування транспортної маршрутної мережі м. Києва** здійснюється на підставі цільових показників транспортної мобільності, визначених у Звіті. Відповідно до інформації, наданої розробниками Звіту, **строк, протягом якого цей Звіт є повністю актуальним – 5 років з моменту його розробки**. Враховуючи те, що вказані дослідження здійснювались протягом 11.2015 – 12.2015, **положення Звіту є актуальними щонайменше до 12.2020**. Також законодавством передбачено, що строк дії договору на перевезення на автобусному маршруті загального користування становить 5 (п'ять) років, тому до наступного проведення конкурсів на

			перевезення необхідно буде здійснити нове дослідження транспортної мобільності у м. Києві.
4.	У Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, що є додатком до проекту рішення (далі – Порядок), ряд положень суперечать нормам чинного законодавства України. Так: 1) пунктом 8 Порядку передбачено, що *здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається.* Дана норма суперечить статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», оскільки перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування може здійснюватися у режимах: звичайному, експресному, маршрутного таксі; 2) пунктом 11 Порядку передбачаються вимоги щодо визначення автомобільного перевізника та складові паспорту маршруту. Даний пункт суперечить Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки визначення автомобільного перевізника неможливе із застосуванням Закону України «Про публічні закупівлі» та проведенням конкурсу на платформі Prozorro. Крім того, запропоновані складові	Частково враховано	1) Відповідно до частини 11 статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», **перевезення пасажирів** на автобусному маршруті загального користування **може здійснюватися у режимах**: звичайному, експресному, **маршрутного таксі**. Отже, з цієї норми не випливає, що пункт 8 Порядку суперечить вказаному закону, так як **ця норма має диспозитивний характер**; 2) У статті 2 Закону України «Про публічні закупівлі» передбачено **виключний перелік товарів, робіт і послуг, на які не поширюється дія цього Закону, у якому відсутнє визначення перевізника на міських автобусних маршрутах загального користування**. Також у Законі України «Про автомобільний транспорт» та Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 **не міститься**

	паспорту маршруту суперечить пункту 2.1. розділу II Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278; 3) підпункт 11.1.2 пункту 11 Порядку суперечить статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки договір з переможцем конкурсу укладається на термін від трьох до п'яти років; 4) пункти Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві суперечать вимогам Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278, щодо змісту паспорта маршруту; 5) пункти 11.7. – 11.8. Закону України «Про автомобільний транспорт», Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки визначення автомобільного перевізника неможливе із застосуванням Закону України «Про публічні закупівлі» та проведенням конкурсу на платформі Prozorro;		**заборони щодо використання норм Закону України «Про публічні закупівлі» та проведення конкурсу на платформі Prozorro** для визначення перевізників на міських автобусних маршрутах загального користування. **Складові паспорту маршруту**, які передбачені Порядком, **жодним чином не суперечать** пункту 2.1. розділу II Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278; 3) У статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) **на термін від трьох до п'яти років**, а відповідно до пункту 53 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, строк дії договору (дозволу), який укладається (видається) за результатами конкурсу,

	6) підпункт 11.8.1. пункту 11 Порядку стосовно проведення повторного конкурсу суперечить частині четвертій статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», якою передбачено, що у разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають умовам конкурсу, конкурс проводиться серед претендентів, які пропонують використовувати на даному маршруті автобуси, що відповідають вимогам безпеки, але не відповідають умовам конкурсу за класом, пасажиромісткістю, параметрами комфортності, з урахуванням поданих інвестиційних проектів-зобов'язань щодо оновлення парку автобусів, які будуть повністю відповідати всім вимогам, у термін до п'яти років; 7) підпункт 11.9.2 пункту 11 Порядку суперечить абзацу другому підпункту 2 пункту 55 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, оскільки організатор зобов'язаний забезпечити дострокове розірвання договору (анулювання дозволу) з автомобільним перевізником - переможцем конкурсу у разі наявності фактів порушення ним умов договору (дозволу). Розірвання договору (анулювання дозволу) відбувається після невиконання надісланого організатором попередження такому перевізникові про недопущення порушення умов договору (дозволу). У такому разі для роботи на		**становить п'ять років. Тому пункт 11.1.2 Порядку не суперечить вказаному закону та постанові Кабінету Міністрів України;** 4) Із викладених зауважень не вбачається, які саме та чим саме пункти Порядку суперечать вимогам Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278; 5) У статті 2 Закону України «Про публічні закупівлі» передбачено **виключний перелік товарів, робіт і послуг, на які не поширюється дія цього Закону, у якому відсутнє визначення перевізника на міських автобусних маршрутах загального користування**. Також у Законі України «Про автомобільний транспорт» та Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 **не міститься заборони щодо використання норм Закону України «Про публічні закупівлі» та проведення конкурсу на**

	внутрішньообласному, внутрішньорайонному та міському автобусному маршрутах призначається автомобільний перевізник, який за результатами конкурсу визнаний таким, що зайняв друге місце, на строк до закінчення строку дії договору (дозволу), який було розірвано (анульовано), а в разі його відмови чи відсутності - призначається до проведення конкурсу інший автомобільний перевізник, транспортні засоби якого відповідають за параметрами, класом, категорією, комфортністю і пасажиромісткістю вимогам, передбаченим для відповідного виду перевезень, один раз на строк не більш як три місяці; 8) пункти 14-16 Порядку суперечать Порядку функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності, затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 22.10.2018 № 1887; 9) автоматизована система обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності створена в м. Києві (розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 27 квітня 2018 року № 706 та з 30 жовтня 2018 року введена в дослідну експлуатацію, згідно розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 26 жовтня 2018 року № 1934;		**платформі Prozorro** для визначення перевізників на міських автобусних маршрутах загального користування; 6) Пункт 11.8.1 Порядку щодо проведення повторного конкурсу жодним чином не суперечить частині четвертій статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», так як у вказаному законі передбачено, що **повторний конкурс проводиться на термін до п'яти років, а у Порядку вказано строком на 1 (один) рік**; 7) **Зазначене зауваження є доречним**, тому пропонується пункт 11.9.2 Порядку викласти у наступній редакції: у випадку розірвання Договору про перевезення на автобусному маршруті для роботи на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві призначається перевізник-претендент, який за результатами конкурсу визнаний таким, що зайняв друге місце, на строк до закінчення строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті, який було розірвано, а в разі його відмови чи відсутності – призначається до проведення конкурсу

	10) пункт 17 суперечить розпорядженню виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.07.2018 № 1147.		інший перевізник-претендент, транспортні засоби якого відповідають вимогам, передбаченим для відповідного виду перевезень, один раз на строк не більш як три місяці; 8) У пункті 2.6 проекту рішення передбачено доручення виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього проекту рішення. Тому після ухвалення цього проекту рішення пункти 14-16 Порядку не будуть суперечити Порядку функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності, затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 22.10.2018 № 1887, так як **вказане розпорядження повинно бути приведено у відповідність до положень цього проекту рішення;** 9) Відповідно до пункту 2.6 проекту рішення передбачено доручення виконавчому органу

			Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього проекту рішення, тому **розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 27.04.2018 № 706 та від 26.10.2018 № 1934 повинні бути приведені у відповідність до положень цього проекту рішення**; 10) Згідно з пунктом 2.6 проекту рішення передбачено доручення виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього проекту рішення, тому **розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.07.2018 № 1147 повинно бути приведено у відповідність до положень цього проекту рішення.**

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**