

*Аналіз впливу регуляторного акту
проекту рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради
«Про тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах
загального користування»*

1. Визначення проблеми, яку пропонується розв'язати шляхом прийняття регуляторного акту.

Причини та умови виникнення проблеми:

- невідповідність собівартості перевезень пасажирів діючому тарифу;

Рішенням виконавчого комітету від 10 січня 2017 року № 01 «Про тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» встановлено тариф - 4,00 грн.

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика повинна забезпечувати баланс між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання, а також задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 року № 1175 (далі- Методика). Відповідно до п.1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

На сьогоднішній день підприємства, що здійснюють міські пасажирські перевезення потребують перегляду діючих тарифів на послуги з пасажирських перевезень у зв'язку з постійним ростом фактичних витрат, які не залежать від господарської діяльності підприємств - перевізників.

У зв'язку з постійним зростанням витрат, під загрозою зриву дотримання інтервалів руху на автобусних маршрутах, також виконання в необхідних обсягах робіт з поточного та капітального ремонту автотранспорту, реконструкції і модернізації основних засобів.

Невідповідність собівартості перевезень пасажирів діючому тарифу ставить під загрозу стабільність забезпечення населення міста послугами з пасажирських перевезень і може призвести до:

- припинення або суттєвого обмеження надання послуги споживачам міста;
- утворення заборгованості із заробітної плати на автопідприємствах;
- росту плінності кадрів;
- несвочасного здійснення податкових платежів;

Негативним наслідком невідповідності тарифу рівню економічно-обґрунтованих витрат є подальший фізичний знос основних засобів автопідприємств, що може призвести до підвищення аварійності та зниження якості послуги пасажирських перевезень.

Порівняльні показники основних видів витрат

№ з/п		Один. виміру	На 01.09.16р.	На 01.09.17 р.	На 01.12.17 р.
1	Паливо:				
	дизпаливо	грн./ літр	17,89	19,20	23,0
	стиснений газ	грн./м3	10,98	12,24	13,56
	бензин А-95	грн./ літр	18,39	24,79	27,29
2	Масло моторне :				
	для бензинових двигунів	грн./ літр	72,38	96,0	100,8
	для дизельних двигунів	грн./ літр	58,06	72,56	76,20

3	Шини	грн.	2 260,0	2 850,0	3 084,0
4	Мінімальна заробітна плата	грн.	1 450,0	3 200,0	3 200,0

Суб'єкти, на яких проблема справляє негативний вплив:

Для суб'єктів підприємницької діяльності	- ріст собівартості перевезень та зниження рентабельності господарської діяльності.
Для місцевої влади	- дисбаланс інтересів пасажирів та автоперевізників
Для населення	- відсутність доходів у автоперевізників призводить до погіршення технічного обслуговування транспортних засобів що в свою чергу впливає на безпеку перевезень та якість обслуговування пасажирів

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	так	
Органи місцевого самоврядування	так	
Суб'єкти господарювання	так	

Обґрунтування необхідності державного регулювання та неможливості розв'язання проблеми за допомогою чинного регулювання:

чинне регулювання не забезпечує розв'язання проблеми, оскільки постійно зростає вартість паливно-мастильних матеріалів та технічного обслуговування.

2. Цілі державного регулювання:

Основна ціль державного регулювання – забезпечення реалізації єдиної тарифної політики на перевезення пасажирів автобусами, які працюють у звичайному режимі руху та режимі маршрутного таксі, основні завдання якої спрямовані на:

забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;

забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;

захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; міського ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;

збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту;

створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері пасажирських перевезень, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;

охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту.

Запровадження даного регуляторного акту - встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального

користування має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень та залучити до роботи сучасні транспортні засоби.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення визначених цілей:

Серед альтернативних способів досягнення цілей даного регуляторного акту є:

Першою альтернативою запропонованому регуляторному акту може бути збереження існуючого стану, тобто без зміни існуючої вартості проїзду у міському автомобільному транспорті та без надання дотацій з міського бюджету.

Дана альтернатива не сприятиме утриманню рівня якості пасажирських перевезень на відповідному рівні, оскільки ситуація, що склалася на автопідприємствах, є досить складною і потребує вирішення. В іншому випадку можливе порушення графіків руху та не виконання на належному рівні заходів з безпеки дорожнього руху, технічного обслуговування транспортних засобів.

Другою альтернативою запропонованому регуляторному акту є надання перевізникам м. Біла Церква дотації на покриття витрат, невідшкодованих вартістю проїзду, що діє; вартість проїзду не змінювати.

Дана альтернатива є неприйнятною – у зв'язку з відсутністю бюджетних призначень на дані цілі.

Найбільш впливовими зовнішніми чинниками, що впливатимуть на дію регуляторного акта, будуть:

зміна чинного законодавства;

зміна показників основних видів витрат автотранспортних підприємств;

зміна вимог до перевізників, що надають послуги з перевезення пасажирів;

Зазначені чинники мають значний вплив на результативність запропонованого регуляторного акта. Тому, буде запроваджено постійний моніторинг щодо їх оцінки, за результатами якого до запропонованого регуляторного акта будуть внесені відповідні зміни для усунення негативного впливу зазначених зовнішніх чинників.

Запропонований спосіб вирішення зазначеної проблеми є найбільш доцільним з огляду на можливість виконання та ефективної реалізації регуляторного акта, який повністю відповідає повноваженням виконавчого комітету міської ради.

Лише у даний спосіб, шляхом встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, можна вирішити вказану проблему найкращим чином, а також врахувати інтереси громадян, органів місцевого самоврядування та підприємців, які надають послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Цей спосіб стимулює автомобільних перевізників до безпеки перевезень, сприяє розвитку добросовісної конкуренції, поліпшенню рівня послуг, що надаються.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
-----------------------------------	----------------------

Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва

Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва

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

4. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вищевказану проблему планується розв'язати шляхом встановлення економічно обгрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.

Дане рішення підлягає оприлюдненню в засобах масової інформації.

Ступінь ефективності даного регуляторного акта буде оцінюватися за результатами відстеження діяльності суб'єктів господарювання, пов'язаної з перевезенням пасажирів.

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

Механізм даного регуляторного акту полягає у забезпеченні збалансованості інтересів споживачів послуг та перевізників;

Приведення тарифу до економічно обгрунтованого рівня буде сприяти підвищенню безпеки перевезень та надасть можливість органам місцевого самоврядування оперативно приймати заходи по задоволенню потреб населення в перевезеннях, задовольняти підприємницький інтерес, сприяти вирішенню завдань по підвищенню можливостей усіх суб'єктів підприємницької діяльності в забезпеченні потреб споживачів у послугах, залученню інвестицій у його розвиток на досягнення сталих економічних умов роботи.

Виконання вимог даного регуляторного акта не потребує додаткових витрат з коштів державного, обласного та місцевих бюджетів, а також не потребує витрат на контроль за виконанням вимог даного регуляторного акта.

Проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через рік з дня набрання чинності. Відстеження результативності регуляторного акта здійснюється шляхом:

Проведення соціального опитування респондентів – вибірки підприємств-перевізників з метою встановлення кількісних та якісних значень показників результативності даного регуляторного акта;

Отримання інформації від податкових та статистичних органів про звіти підприємств з метою встановлення кількісних значень показників результативності даного регуляторного акта.

6. Оцінка виконання вимог регуляторного акта

залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

У разі встановлення тарифу, що буде відповідати собівартості перевезень пасажирів, підприємства та органи місцевого самоврядування отримують вигоди у формі якісної організації пасажирських перевезень в місті.

Громадяни, у разі прийняття запропонованого регуляторного акта, матимуть можливість отримувати більш якісні послуги та безпечно здійснення перевезень.

Дані показники зазначені у таблиці:

Суб'єкти	Вигоди	Витрати
Органи місцевого самоврядування	Якісні пасажирські перевезення, зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище, покращення туристичної привабливості	В межах витрат на функціонування відповідних виконавчих органів міської ради і дорадчих, що здійснюють контроль за виконанням умов договорів на перевезення.
Суб'єкти господарювання	Матимуть можливість підняти якість перевезень до сучасного рівня	Оновлення рухомого складу, впровадження новітніх технологій.
Громадяни	Отримують більш якісні та безпечні послуги з перевезення	Відповідно до запровадженого тарифу

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії запропонованого регуляторного акта постійний, з можливістю внесення у нього змін шляхом корегування тарифів на перевезення пасажирів автобусами, які працюють у звичайному режимі руху та режимі маршрутного таксі або внесення змін у законодавчі акти, що регулюють дані питання.

8. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

З метою відстеження результативності даного регуляторного акта визначено наступні показники результативності:

Якісні показники:

- рівень безпечності пасажирських перевезень автомобільним транспортом;
- поліпшення чи погіршення якості надання послуг пасажирським автомобільним транспортом загального користування, а саме- дотримання графіків руху та технічний стан транспортних засобів (кількість скарг).

Кількісні показники:

- кількість відгуків суб'єктів господарської діяльності, звернень громадян до органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування стосовно запровадження на практиці даного регуляторного акта як позитивного, так і негативного характеру, що дасть змогу сформулювати точку зору громади міста на дану проблематику;
- зростання чи зменшення кількості порушень перевізниками положень нормативно-правових актів при здійсненні пасажирських перевезень автомобільним транспортом, які виявлятимуть компетентні органи;
- якісний та кількісний склад транспортних засобів, що працюють на автобусних маршрутах загального користування;

- кількість перевезених пасажирів.

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

Базове відстеження проблемної ситуації, на врегулювання якої спрямовується дія регуляторного акта, буде здійснюватися відділом транспорту та зв'язку міської ради після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проведено через 1 рік, тобто у 2019 році, з дня набрання ним чинності, за результатами якого можливо здійснити порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення неврегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта планується використовувати статистичний метод.

Для цього будуть використовуватися наступні види даних :

- отримання інформації від податкових та статистичних органів про звіти підприємств з метою встановлення кількісних значень показників результативності даного регуляторного акта;
- фінансово-економічні показники діяльності підприємств-перевізників;

Начальник відділу
транспорту та зв'язку міської ради



О.С. Шевченко