

**Аналіз впливу регуляторного акту
проекту рішення виконавчого комітету міської ради
«Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті»**

I. Визначення проблеми

Причини та умови виникнення проблеми:

- невідповідність сучасного рівня тарифів та вартості місячних проїзних квитків на перевезення пасажирів поточним витратам на надання цих послуг комунальним підприємством Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління»;
- неможливість подальшого розвитку екологічно чистого міського електричного транспорту у місті через зношеність рухомого складу.

Згідно рішення виконкому від 23.01.2018р. № 49 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті» було встановлено вартість проїзду у міському електричному транспорті з 28 січня 2018 року – 4,0 грн.

За час дії тарифу на перевезення 1-го пасажирів протягом 2018 року та вартості місячних проїзних квитків, зросли виробничі витрати на перевезення пасажирів міським електричним транспортом, які не залежать від господарської діяльності підприємства – перевізника:

- зросла вартість на технічне обслуговування і поточний ремонт рухомого складу (на 15,6 %);
- підвищилась вартість на дизельне паливо на 20%, із 24,0 грн. до 28,79 грн. за 1л.;
- зросла вартість на запчастини і матеріали на 15-20%;

	На 1.10.2017 року (грн.)	На 1.10.2018 року (грн.)	% зростання
- головка струмоприймача ТТ-13	661,53	797,8	20,6
- насос гідро підсилювач керма НЩ-10	715,26	820,0	14,6
- карданний вал	3005,70	3477,6	15,7
- барабан гальмівний задній	5037,19	6 105,0	21,2
- напіввісь заднього моста	1 591,52	1 882,8	18,3
- підшипники 7614	743,62	863,30	16,1
- накладки гальмівні	58,06	66,7	14,9

- зростання рівня заробітної плати з 2018 року до кінця 2019 року – на 14,4%;
- підвищення тарифів на електроенергію на 2019 рік- на 15%;

- значно зросла вартість інших послуг, які впливають на формування собівартості перевезень.

Через ріст витрат, здійснення послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом стало більш збитковим:

збитки від господарської діяльності комунального підприємства Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» становили за 2015 рік -754 тис.грн., 2016 рік – 321 тис. грн., 2017 рік – 8 тис. грн., за 9 місяців 2018 року – 778,0 тис. грн.

Наслідком цього є нестача у коштах, у результаті чого не виконуються у необхідних обсягах роботи з поточного ремонту та капітального ремонтів електротранспорту, не здійснюється реконструкція і модернізація основних засобів.

Невідповідність собівартості перевезень з діючим тарифом до кінця 2019 року призведе до збільшення збитків підприємства та відповідно збільшення суми коштів на регулювання цін на послуги міського електротранспорту, які виділяються з місцевого бюджету.

Відповідно, для того, щоб рішення виконавчого комітету міської ради від 23 січня 2018 року № 49 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті» було чинне для міського електричного транспорту, які будуть перевозити пасажирів, до нього слід внести відповідні зміни.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Чинне регулювання не забезпечує розв'язання проблеми, оскільки суттєво змінилися ціни на паливно-мастильні матеріали, енергоносії, запчастини, пневматичні шини для тролейбусів, тощо.

№ п/п		Одиниця виміру	на 01.10.17р	на 01.10.18р	% зростання
1.	Автогума	грн./1 шт.	5700,0	6 200,0	8,8
2.	Паливно-мастильні матеріали:				
	- газ стиснений (розвозка водіїв, кондукторів-контролерів, спец автотранспорт)	куб.м	13,20	14,16	7,3
	- дизпаливо (спец автотранспорт)	грн./л	24,0	28,79	20,0
3.	Госпитна вода (миття тролейбусів, прибирання салону)	грн./м3	9,54	11,36	19,1
4.	водовідведення	грн./м3	11,75	13,58	15,6
5.	Мінімальна заробітна плата	грн.	3200,0	3723,0	16,3

II. Цілі державного регулювання:

- доведення тарифів та вартості місячних проїзних квитків до економічного обґрунтованого рівня рентабельності діяльності підприємства-перевізника;
- забезпечення якісного та безпечного функціонування екологічно чистого виду транспорту;
- забезпечення беззбиткової діяльності перевізника відповідно до Закону «Про міський електричний транспорт»;
- збільшення можливостей суб'єкта господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах міськелектропобудови транспорту

III. Визначення та оцінка прийнятих альтернативних способів досягнення цілей.

Прийняття запропонованого проекту рішення забезпечить вирішення вказаних проблем, враховує інтереси підприємства, що надає послуги з перевезення і є на даний момент єдиним виходом із ситуації, що склалася.

Даний проект відповідає принципам державної регуляторної політики: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості і врахування громадської думки.

Цей спосіб стимулює перевізника до запровадження заходів з безпеки перевезень пасажирів, оновлення техніки, сприяє розвитку добросовісної конкуренції, поліпшення рівня послуг, що надаються.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей.

Механізм прийняття даного регуляторного акта полягає у забезпеченості збалансованості інтересів споживачів послуг та перевізника:

- пасажиром забезпечується стабільне і якісне надання послуг з перевезення міськелектропобудови транспортом за рахунок підвищення тарифу на ці послуги;
- надходження додаткових коштів дасть можливість підприємству-перевізнку стабілізувати фінансово-економічний стан, здійснювати поточні ремонти і технічне обслуговування рухомого складу та забезпечити надійне і безпечне перевезення пасажирів.

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

- доступність для споживачів послуг з пасажирських перевезень;
- забезпечення беззбиткової діяльності підприємства;
- підвищення безпеки перевезень;
- поліпшення якості наданих транспортних послуг.

Основним ризиком, який може негативно вплинути на дію цього регуляторного акта, є подальше зростання цін на електроенергію, запчастини, енергоносії, зміна рівня мінімальної заробітної плати, податків, зміна вартості послуг сторонніх організацій.

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.

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

Прийняття запропонованого тарифу принесе вигоди:

Органи влади

Вигоди	Витрати
- зменшення збитковості роботи підприємства та необхідності в дотаціях з міського бюджету;	-
- стабільне функціонування екологічно чистого виду транспорту;	-
- безперебійне надання послуг малозабезпеченим та пільговим категоріям населення	-

Суб'єкт господарювання

Вигоди	Витрати
- стабілізація роботи підприємства-перевізника;	Зменшення доходу на суму витрат на ремонт та заміну рухомого складу
- підвищення надійності роботи рухомого складу	-
- надання якісних і безпечних послуг споживачам	

Населення

Вигоди	Витрати
- отримання якісних послуг з перевезень пасажирів міським електричним транспортом	Незначне збільшення витрат на оплату послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом
- Зменшення витрат пасажирями на проїзд по місячним проїзним квиткам	-

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії запропонованого регуляторного акта постійний, з можливістю внесення у нього змін шляхом корегування тарифів на перевезення пасажирів тролейбусами.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показники, які будуть досліджуватися та вивчатися в результаті впровадження регуляторного акта та аналіз цих показників:

1. Кількість пасажирів, що користуються послугами міськелектропобу.
2. Витрати на перевезення за статтями калькуляції.

3. Погодинна тарифна ставка водія.
4. Ціна на паливно-мастильні матеріали.
5. Вартість проїзду.
6. Сума сплаченого податку у місцевий/державний бюджет.
7. Рівень прибутковості/ збитковості підприємства-перевізника.

№ п/п	Показники	Од. виміру	За 2016 рік	За 2017 рік	За 9 місяців 2018 року
1.	Перевезено пасажирів	млн пас.	9,0	8,6	4,4
2.	Витрати на перевезення за статтями калькуляції	тис. грн.	22 565,0	24 129,2	20 091,7
3.	Погодинна тарифна ставка водія	грн.	18,22	26,47	34,16
4.	Ціна паливно-мастильних матеріалів:				
	-електроенергія 1 квт/год	грн.	1,69	2,24	2,55
	- газ стиснений м3	грн.	11,70	13,20	14,16
5.	Вартість проїзду 1-го пасажира	грн.	1,50	3,0	4,0
6.	Сума сплаченого податку у місцевий бюджет/державний бюджет	тис. грн.	231,3	347,0	459,0
7.	Кількість одиниць транспорту (тролейбусів)	од.	21	24	24
8.	Прибуток / збиток	тис. грн.	-321	-8	-778
9.	Кількість звернень щодо неналежної якості пасажирських перевезень		-	-	-

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

Строки проведення обстеження:

Базове відстеження проблемної ситуації, на врегулювання якої спрямовується дія регуляторного акта, буде здійснюватися Комунальним підприємством Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» 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 не врегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта планується використовувати статистичний і соціологічний методи

Для цього будуть використовуватися наступні види даних :

- звіти підприємства з метою встановлення кількісних значень показників результативності даного регуляторного акта.

Соціологічні опитування наступних цільових груп:

- адміністрація підприємства - перевізника;
- водії транспортних засобів;
- пасажери.

Начальник КП БЦМР «ТУ»



В.В.Вахній