

Проект регуляторного акта

УКРАЇНА ОЛЕКСАНДРІЙСЬКА МІСЬКА РАДА КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ ПРОЕКТ РІШЕННЯ

від «___» 2014 року

№ ___

м. Олександрія

Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста Олександрії

Відповідно до пп.2 п. а) ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст. ст. 35, 37 Закону України «Про автомобільний транспорт», Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», враховуючи значне підвищення цін на запчастини та паливно-мастильні матеріали у сфері автобусних перевезень, з метою встановлення економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста, розглянувши пропозиції та надані пасажироперевізниками розрахунки тарифів на перевезення пасажирів, проведені відповідно до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175,

ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ МІСЬКОЇ РАДИ ВИРІШИВ:

1. Встановити тариф на перевезення пасажирів на усіх міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у розмірі 2,75 грн за одну поїздку одного пасажера у межах міста Олександрії.

2. Вважати таким, що втратило чинність рішення виконавчого комітету від 21 листопада 2013 року № 826 «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста Олександрії».

3. Встановити, що дане рішення набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Управлінню інформатизації та інформаційно-аналітичної політики міської ради забезпечити офіційне оприлюднення даного рішення у десятиденний термін з дати його прийняття.

5. Контроль за виконанням даного рішення покласти на першого заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Л.В.Давиденко.

Міський голова

С. ЦАПЮК

Керуючий справами
виконавчого комітету

В. ЧЕБОТАРЬОВ

Аналіз регуляторного впливу
проекту рішення виконавчого комітету

«Про встановлення тарифу
на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування
у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста Олександрії»

1. Підвищення вартості проїзду на міських автобусних маршрутах відбулося 01 грудня 2013 року на підставі рішення виконавчого комітету від 21 листопада 2013 року № 826 «Про встановлення тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста Олександрії», і на сьогодні тариф на перевезення по місту складає 2,50 грн. за 1 поїздки 1 пасажир на міських автобусних маршрутах загального користування. Після останнього підвищення тарифу сталося значне підвищення цін на паливно-мастильні матеріали та запчастини, а саме:

Таблиця 1

Ціни на паливно-мастильні матеріали та запчастини

№	Найменування	Ціна, грн, станом на 01.12.13	Ціна, грн, станом на 19.05.14	Темп росту ціни
1.	Дизельне пальне, за 1 літр	9,50	14,59	153,6%
2.	Газ метан, за 1 куб. м	6,6	8,94	135,5%
3.	Масло моторне для автобусів закордонного виробництва, за 1 л	27,5	39	141,8%
4.	Масло моторне для автобусів вітчизняного виробництва, за 1 л	16	22	137,5%
5.	Акумулятор АКБ на 190 а/г	1450	1920	132,4%
6.	Автошина 280R508	2800	3670	131,1%
7.	Автошина 275/70 – R 22,5	3420	5100	149,1%
8.	Автошина 240R508	1310	1705	130,2%
9.	Пневмобалон	350	550	157,1%
10.	Ремінь генератора	48	83	172,9%

2. 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 № 1175 (надалі - Методика). Відповідно до пункту 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, у тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%. Зросли й інші вказані вище складові собівартості перевезень.

Штучне утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті на рівні 2,50 грн. призводить до погіршення фінансового стану перевізників та до погіршення якості надання послуг.

Діючі тарифи на сьогодні не забезпечують позитивну рентабельну роботу автомобільних перевізників та покриття собівартості перевезень, що в свою чергу може спричинити зупинку роботи автобусів на міських маршрутах, погіршити технічний стан транспортних засобів перевізників та негативно вплинути на безпеку дорожнього руху, безпеку перевезення пасажирів.

3. Виникла необхідність реалізації повноважень виконавчого органу місцевого самоврядування (виконкому) по встановленню тарифів на перевезення, у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників. Дія регуляторного акта буде поширюватись на організатора перевезень, підприємців-перевізників та пасажирів.

4. Метою розробки та впровадження проекту є:

- встановлення економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення у звичайному режимі руху та у режимі руху маршрутного таксі у межах міста, недопущення необґрунтованого підвищення та прозорість встановлення рівня тарифів;

- доступність транспортних послуг для усіх верств населення, безпечне функціонування

автотранспорту на міських маршрутах загального користування та своєчасне, повне та якісне задоволення потреб у пасажирських перевезеннях.

5. Відповідно до ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган міської ради відповідного населеного пункту.

Прийняття даного проекту рішення дозволить забезпечити баланс інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті.

6. Альтернативи.

1) Альтернативним способом регулювання тарифів може бути прийняття відповідного рішення міською радою про збільшення видатків міського бюджету на пасажирський транспорт на покриття збитків автотранспортним перевізникам на регулювання цін на послуги міського пасажирського автотранспорту. Якщо провести аналітичний розрахунок на підставі даних Харківського національного автомобільного університету щодо кількості перевезених пасажирів, то така сума складатиме щонайменше 1,6507 млн. грн. на рік (18,090 тис. пас. за 1 день X 365 дн. X (2,75-2,50) грн.).

Внесення змін до міського бюджету неможливе за кількох підстав:

- вільних нерозподілених коштів при формуванні та затвердженні міського бюджету не має,
- перерозподіл видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства та інших) призведе до появи та зростання соціальної напруги у цих галузях;

- в такому випадку додаткове навантаження на міський бюджет буде економічно невиправданим через відсутність додаткового стимулюючого фактора у автоперевізників до підвищення економічної ефективності у власній господарській діяльності. Дана альтернатива є неприйнятною.

2) Іншим альтернативним способом є залишити граничні тарифи на рівні 2,50 грн. У даному випадку це призведе до погіршення технічного стану рухомого складу, втрати кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, банкрутства перевізників, які насамперед інвестували кошти в придбання нових автобусів, і як наслідок, погіршення якості надання послуг автомобільним транспортом. Дана альтернатива є неприйнятною.

3) Одним з альтернативних заходів для перевізників могло б бути зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запчастини, на оренду земельних ділянок, які використовуються під розміщення матеріально-технічної бази, поява можливості закупівлі ПММ, запчастин та автобусів на пільгових умовах, тощо, але зазначені питання не можуть бути вирішені на рівні органу місцевого самоврядування. Дана альтернатива є неприйнятною.

4) Вирішення проблеми можливо лише у разі перегляду тарифів на перевезення пасажирів шляхом приведення їх до економічно обґрунтованого рівня, який би забезпечив стале надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та належну реалізацію вимог статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт»: тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів.

Прийняття запропонованого регуляторного акта є єдиним способом досягнення встановленої мети та врегулювання ринку перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування у місті Олександрія.

7. Дана проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки повноваження щодо встановлення розміру тарифу на проїзд в міському пасажирському автотранспорті покладена на органи місцевого самоврядування. Також дана проблема не може бути вирішена за допомогою діючих міських регуляторних актів, які не вирішують проблеми забезпечення позитивної рентабельності перевезень.

8. Вказану проблему планується розв'язати за допомогою реалізації наступного механізму, який передбачає виконання заходів щодо:

1) Внесення на обговорення питання встановлення тарифу, запропонованого у проекті рішення.

2) Виконавчий комітет, керуючись ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження

Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», враховуючи результати обговорення, приймає рішення щодо встановлення тарифу.

3) Після прийняття рішення підлягає оприлюдненню.

4) Організатор перевезень здійснює постійний контроль за недопустимістю справляння автомобільними перевізниками вартості проїзду вищого за встановлений цим регуляторним актом тариф.

Також Механізм даного регуляторного акта полягає у забезпеченні збалансованості інтересів споживачів послуг та перевізників:

- пасажирам забезпечується стабільне та якісне надання послуг з перевезення міським автомобільним транспортом;

- перевізники будуть мати можливість здійснювати необхідні експлуатаційні витрати і забезпечувати надійну та якісну роботу з перевезення пасажирів.

9. Регуляторний акт має місцевий характер впливу. Ризиком при запровадженні регуляторного акта є зміна діючого законодавства. Встановлення тарифу забезпечить сталу, рентабельну роботу автотранспорту на міських маршрутах, надасть можливість забезпечити задоволення потреб населення в міських автоперевезеннях.

10. Очікуваними результатами прийняття регуляторного акта є:

Позитивні:

- покращення фінансового стану суб'єктів господарювання міста - перевізників;

- суттєве підвищення мотивації перевізників щодо надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів.

- подальший розвиток та підвищення ефективності діяльності міського автомобільного транспорту на маршрутах загального користування;

- розширення можливостей підприємницької діяльності за рахунок розвитку конкурентного середовища на ринку міських пасажирських автомобільних перевезень.

Негативні:

- тимчасове падіння обсягів перевезень;

- непередбачуваними загрозами досягнення мети даного регуляторного акту є суттєві зміни у діючому законодавстві стосовно організації міських пасажирських перевезень, цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів;

- збільшення витрат громадян на оплату транспортних послуг.

11. Сфера впливу, вигоди та витрати.

Сфера впливу	Вигоди	Витрати
Органи місцевого самоврядування	Забезпечення виконання необхідних обсягів та якості перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування для пасажирів; забезпечення економічно обґрунтованої економічної тарифної політики для перевізників, які надають послуги з перевезень на вказаних маршрутах	Процедура розробки регуляторного акта (витрати робочого часу спеціалістів пов'язані з підготовкою регуляторного акту, публікація у ЗМІ міста). Витрати з бюджету на компенсацію перевізникам за безкоштовні перевезення пільгової категорії громадян в межах відповідної субвенції з державного бюджету
Перевізники	Забезпечення економічно – обґрунтованої та позитивної рентабельності господарської діяльності	Можливе тимчасове зменшення пасажиропотоку внаслідок збільшення тарифу
Користувачі послуг з перевезень - пасажирів	Забезпечення попиту при виконанні необхідних обсягів та якості перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування	Зростання вартості проїзду та витрат на оплату послуг з перевезення

При діючому тарифі на проїзд 2,50 грн по місту перевізники по всіх маршрутах працюють збитково. Досягнення прибуткової діяльності перевізниками можливе при встановленні тарифу на рівні 2, 75 грн.

Сума прогнозованих додаткових витрат для пасажирів при піднятті тарифу від 2,50 грн до 2,75 грн:

1) для 1 пасажирів за 1 день складе: 1 пас. X 2 поїздки X 0,25 = 0,50 грн.

2) для 18,090 тис. пас. за 1 день складе: 18,090 тис. пас. X 2 поїздки X 0,25 = 9,045 грн.

12. Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежується у часі, оскільки його прийняття залежить від економічних чинників (динаміки зміни вартості запчастин та матеріалів, у тому числі паливно-мастильних, вартості енергоносіїв, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, зміни у податковому законодавстві, тощо).

13. Регуляторний акт досягне своєї цілі за умови, якщо:

- встановлений тариф на проїзд відповідатиме економічно обґрунтованим витратам перевізників на міських автобусних маршрутах загального користування;
- робота міського пасажирського автотранспорту буде якісною, зросте культура обслуговування пасажирів;
- зменшиться кількість скарг громадян на неналежну якість перевезень;
- перевізники зможуть забезпечити повноцінне та якісне надання послуг населенню, буде забезпечення належного рівня безпеки руху.

14. Показниками результативності регуляторного акта є:

- кількість звернень громадян про порушення Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та кількість приписів (протоколів, повідомлень тощо) контролюючих органів про невідповідність перевезень Правилам надання послуг пасажирського автомобільного транспорту;
- розмір бюджетних надходжень від господарської діяльності перевізників;
- кількість суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування;
- грошові та часові витрати перевізників, пов'язані з даним регуляторним актом;
- рівень рентабельності пасажироперевезень та рівень поінформованості перевізників та пасажирів з основних положень даного регуляторного акта;
- коефіцієнт регулярності руху та оновлення транспортних засобів.

Додаткові показники результативності проекту рішення можуть бути визначені під час проведення базового, повторного та періодичного відстежень.

15. Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься у такі строки:

- базове відстеження - після набрання чинності цим актом;
- повторне відстеження - через один рік з дня набрання чинності цим актом;
- періодичні відстеження - раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Цільові групи: суб'єкти підприємницької діяльності – перевізники, пасажирів.

16. В результаті впровадження даного регуляторного акта очікується:

підвищення якості та безпеки автобусних перевезень, забезпечення попиту пасажирів у перевезеннях на міських автобусних маршрутах загального користування.

Начальник управління економіки
міської ради

Р. Черевашко