

**Проект регуляторного акта
УКРАЇНА
ОЛЕКСАНДРІЙСЬКА МІСЬКА РАДА
КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ПРОЕКТ РІШЕННЯ**

від «___»

2017 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 м. Олександрії

Відповідно до пп. 2 п. а) ст. 28, пп. 2 п. б) 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст. ст. 8, 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, розглянувши листи та розрахунки перевізників про підвищення тарифів, у зв'язку з різким підвищенням рівня мінімальної заробітної плати та у із зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників, з метою встановлення економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування, забезпечення сталого і якісного режиму роботи на міських автобусних маршрутах,

ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ МІСЬКОЇ РАДИ ВИРІШИВ:

1. Затвердити тариф на перевезення пасажирів на усіх міських автобусних маршрутах загального користування у розмірі 5,00 грн за одну поїздку одного пасажирів у межах міста Олександрії та на маршрутах №№ 16, 17, 18, 18/1.
2. Затвердити тариф на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування на маршрутах №№ 10, 81/1, 81/2, 81/3, 81/4 у максимальному розмірі 8,00 грн за одну поїздку одного пасажирів згідно з додатками 1, 2.
3. Встановити, що дане рішення виконавчого комітету набирає чинності з дати його оприлюднення.
4. Управлінню інформатизації та інформаційно-аналітичної політики міської ради оприлюднити дане рішення на офіційному веб-сайті Олександрійської міської ради та в газеті «Вільне Слово» у десятиденний термін після його прийняття.
5. Управлінню праці та соціального захисту населення міської ради розрахунки з перевізниками за безкоштовний проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах здійснювати за тарифом згідно з п. 1 даного рішення на всіх маршрутах в межах бюджетних асигнувань.
6. Вважати таким, що втратило чинність, рішення виконавчого комітету від 29 квітня 2015 року № 328
7. Контроль за виконанням даного рішення покласти на заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Гриценка С.П.

Міський голова

С. ЦАПЮК

Керуючий справами
виконавчого комітету

В. ЧЕБОТАРЬОВ

Додаток 1
до проекту рішення виконавчого
комітету від «__» __ 2017 року
№ _____

ТАБЛИЦЯ
тарифів на послуги на міському автобусному маршруті № 10
«З/вокзал – сел. Пантаївка»

Назва зупинки	Відстань, км	З/вокзал	ЗНЗ № 2	ЗНЗ № 6	Перемога-1	Перемога-2	с. Веселе	с. Комінтерн	сел. Пантаївка
З/вокзал	0,0	X	5,0	5,0	5,0	5,0	6,5	8,0	8,0
ЗНЗ № 2	2,0	5,0	X	5,0	5,0	5,0	6,5	8,0	8,0
ЗНЗ № 6	3,0	5,0	5,0	X	5,0	5,0	6,5	8,0	8,0
Перемога – 1	5,0	5,0	5,0	5,0	X	5,0	6,5	8,0	8,0
Перемога – 2	6,0	5,0	5,0	5,0	5,0	X	6,5	8,0	8,0
с. Веселе	17,0	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	X	5,0	5,0
с. Комінтерн	21,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	5,0	X	5,0
сел. Пантаївка	25,5	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	5,0	5,0	X

Керуючий справами
виконавчого комітету

В. ЧЕБОТАРЬОВ

Додаток 2
до проекту рішення виконавчого
комітету від «__» __ 2017 року
№ _____

ТАБЛИЦЯ
тарифів на послуги на міських автобусних маршрутах
№№ 81/1, 81/2, 81/3 «Автостанція – сел. Олександрійське»
та № 81/4 «Площа Покровська – сел. Олександрійське»

Назва зупинки	Відстань, км	Площа Покровська	Авто-станція	Райпобут-комбінат	Перемога	Дачна	Док – 1	Кінцева сел. Олександрійське
Площа Покровська	0,0	X	5,0	5,0	5,0	6,5	8,0	8,0
Автостанція	3,2	5,0	X	5,0	5,0	6,5	8,0	8,0
Райпобуткомбінат	6,0	5,0	5,0	X	5,0	6,5	8,0	8,0
Перемога	11,3	5,0	5,0	5,0	X	6,5	8,0	8,0
Дачна	15,9	6,5	6,5	6,5	6,5	X	5,0	5,0
Док – 1	20,6	8,0	8,0	8,0	8,0	5,0	X	3,5
Кінцева сел. Олександрійське	24,3	8,0	8,0	8,0	8,0	5,0	3,5	X

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 м. Олександрії»

I. Визначення проблеми

1. На сьогодні у місті діють тарифи на міських автобусних маршрутах, які були затверджені по процедурі регуляторного акта рішенням виконавчого комітету від 29 квітня 2015 року № 328 «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». Тариф по місту складає 3,50 грн за 1 поїздки 1 пасажир, а максимальний тариф до сел. Олександрійське та Пантаївка – 6,00 грн за 1 поїздки 1 пасажир.

З 01.01.2017 року у 2 рази збільшився розмір мінімальної заробітної плати, крім того, збільшилися інші складові витрат, що у свою чергу значно змінило умови виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників,

За даними Держстату маємо такий ріст індексів цін:

1).Індекс споживчих цін на паливо та мастила у порівнянні за січень – грудень 2016 року до січня – грудня 2015 року склав 106,2%, а грудня 2016 до грудня 2015 року – 119,5%;

2). Індеси цін виробників промислової продукції у порівнянні за січень – грудень 2016 року до січня – грудня 2015 року склали:

по виробництву продуктів нафтопереробки – 108,2%,

по виробництву готових металевих виробів – 120,1%,

по виробництву машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань – 118,7%,

по виробництву гумових і пластмасових виробів – 108,5%;

3).Індеси цін виробників промислової продукції у порівнянні за грудень 2016 року до грудня 2015 року склали:

по виробництву продуктів нафтопереробки – 143,5%,

по виробництву готових металевих виробів – 141,8%,

по виробництву машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань – 113,9%,

по виробництву гумових і пластмасових виробів – 105,7%.

Крім того, наприкінці 2016 року значно зросла ціна на стиснений газ метан – з 10,80 до 14,94 грн за м куб., ріст на 38%.

Наведені вище фактори призвели до значного росту витрат на перевезення пасажирів, на сьогодні середня собівартість перевезення 1 пасажир по місту складає 4,74 грн, а враховуючи 7% рентабельності – 5,07 грн.

Негативним фактором є те, що з державного бюджету не було передбачено коштів на пільгові перевезення на 2016 та 2017 рік, а коштів міського бюджету вистачає на виконання пільгових перевезень в обмеженому режимі та при неповному відшкодуванні втрат від перевезення пасажирів-пільговиків.

Діючі тарифи не дають можливості не те що передбачати оновлення рухомого складу, але й якісно обслуговувати наявний склад, що призводить до поломки автобусів та зриву рейсів.

Тому перевізники подали розрахунки тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських автобусних маршрутах загального користування.

Групи, на які проблема справляє вплив

Групи	Так	Ні
Громадяни	Так	
Держава та органи місцевого самоврядування	Так	
Суб'єкти господарювання	Так – 6 перевізників	
У т.ч. суб'єкти малого підприємництва	Так	

II. Цілі державного регулювання

2. Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджені 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 призводить до погіршення фінансового стану перевізників та до погіршення якості надання послуг.

Тарифи повинні забезпечити не тільки рентабельну роботу автомобільних перевізників та покриття собівартості перевезень, але врахувати те, що платоспроможність населення не збільшилася.

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, 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.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

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 органів статистики, то пасажирооборот за рік на міських маршрутах складає біля 4,5 млн. пас, отже:

$4,5 \times (4,70 \text{ грн} - 3,50 \text{ грн}) = 5,4 \text{ млн грн./рік}$ – таких коштів у міському бюджеті не має.

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 призведе до появи та зростання фінансової та соціальної напруги у цих галузях. Дана альтернатива є неприйнятною.

2) Одним з альтернативних заходів для перевізників могло б бути зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запчастини, закупівля ПММ, запчастин та автобусів на пільгових умовах, тощо, але зазначені питання не можуть бути вирішені на рівні органу місцевого самоврядування. Дана альтернатива є неприйнятною.

3) Вирішення проблеми можливо 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. Дана альтернатива є прийнятною.

4) Якщо залишити тарифи на теперішньому рівні, то це призведе до значного погіршення якості перевезень, виведення з ладу рухомого складу внаслідок не проведення своєчасних ремонтів, і, як наслідок, може статися зрив перевезень. Дана альтернатива є неприйнятною.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Альтернативи	Переваги та недоліки	Бали
Збереження діючого тарифу	Переваги: незмінні витрати громадян на проїзд Недоліки: погіршення технічного стану автобусів та якості обслуговування	1
Зниження витрат перевізників	Даний спосіб не залежить від органів місцевого самоврядування, оскільки вартість палива, мастил, запчастин залежить від вартості нафтопродуктів на світовому рівні, курсу гривні, цін виробників промислової продукції. – Даний спосіб є неможливим.	1
Перегляд тарифу	Переваги: покриття розрахункових витрат перевізників; покращення технічного стану автотранспортного парку; підвищення якості надання послуг. Недоліки: збільшення витрат громадян за проїзд; ймовірність виникнення соціальної напруги	4
Покриття збитків з бюджету	Переваги: незмінні витрати громадян на проїзд, часткова компенсація витрат перевізників. Недоліки: дефіцит бюджетних коштів, недофінансування інших галузей. – Даний спосіб є неможливим.	1

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

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 вищою 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, різке збільшення цін на матеріали у сфері автоперевезень. 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;
- підвищення мотивації перевізників щодо надання якісних та безпечних послуг з перевезення;
- подальший розвиток та ефективна діяльність міського автотранспорту на маршрутах загального користування;

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

Негативні:

- можливе зниження 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, запчастин тощо;
- збільшення витрат громадян на оплату транспортних послуг.

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

11. Сфера впливу, вигоди та витрати.

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

Сума прогнозованих додаткових витрат для пасажирів при піднятті тарифу по місту з 3,50 до 5,00 грн: для 1 пасажирів за 1 день складе: 1 пас. X 2 поїздки X (5,00-3,50) = 3,00 грн.; за 1 місяць (в середньому 22 поїздки): 22X3,00=66 грн/міс.

Сума прогнозованих додаткових витрат для пасажирів при піднятті тарифу з 6,00 до 8,00 грн (перевезення до сел. Олександрійське та Пантаївка, в середньому 22 поїздки): для 1 пасажирів за 1 день складе: 1 пас. X 2 поїздки X (8,00-6,00) = 4,00 грн.; для 1 пасажирів за 1 міс. складе: 22 X 4,00 = 88 грн.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

12. Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежується у часі, оскільки його прийняття залежить від економічних чинників (зміни вартості запчастин та матеріалів, енергоносіїв, підвищення мінімальної заробітної плати, змін 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.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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;
- 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.

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

15. Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься за допомогою моніторингу виконання перевезень на міських маршрутах за допомогою системи GPS 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 – пасажирів, перевізників – 6 підприємців.

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 та позитивної рентабельності перевезень.