Аналіз регуляторного впливу

до проекту рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради

«Про забезпечення роботи міського автомобільного транспорту»

Назва регуляторного акта: «Про забезпечення роботи міського автомобільного транспорту» .

Регуляторний орган: виконавчий комітет Тернопільської міської ради

Розробник документа: управління транспорту, комунікацій та зв’язку Тернопільської міської ради

Контактний телефон: (0352)52-15-14

1. Визначення проблеми

На сьогоднішній день набрало юридичну силу рішення №1150 від 28/12/2016 року згідно якого вартість проїзду автобусами, що працюють в звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі становить 4,00грн. за одну поїздку.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.112009 № 1175 ( далі –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 пального більш ніж на 10%.

З 01.01.2017 року рівень мінімальної заробітної плати з 3200 грн. зріс до 4 173,00грн з 01.01.2019, тобто збільшився на 23,3%. При встановленні діючого тарифу вартість палива становила 19,46 грн., станом на сьогодні 25,0 грн. – ріст на 22,16%

Зросли і інші витрати, що безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд в міському транспорті:

* масло моторне з 68,00грн/л., до 75,0 грн/л -збільшення на 10%;
* шини з 2550 грн. до 3062,0грн - збільшення на 20%;
* акумулятори з 1600грн – 1845 грн збільшення на 15%;

Утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті на рівні 2016/2017рр. призведе до погіршення фінансового стану автопідприємств-перевізників, погіршення якості надання пасажирських послуг громадянам, і до повної зупинки транспорту. Усе це посилить соціальну напругу. Такі обставини є неприйнятними для всіх сторін, які беруть участь в міських пасажирських перевезеннях – Замовника перевезень (Тернопільська міська рада), Виконавця (перевізники - оператори маршрутів) та Користувача (мешканці міста).

Враховуючи вищевикладене, на підставі звернення перевізників виникла необхідність перегляду тарифу на перевезення пасажирів у міському автомобільному транспорті.

Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни | ТАК |  |
| Держава | ТАК |  |
| Суб’єкти господарювання, | ТАК |  |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва\* | ТАК |  |

Проблема підвищення рівня тарифів на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м.Тернополя не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів у зв’язку з тим, що державою прийнята низка законів та інших нормативних документів, які регламентують діяльність виконавчих органів місцевого самоврядування в цьому напрямку, зокрема:

- відповідно до підпункту 2 п. «а» ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» виконавчі органи міських рад мають повноваження встановлювати тарифи на транспортні послуги;

- відповідно до ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту методику розрахунку тарифів за видами перевезень;

- наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009р. № 1175 затверджена «Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», яка визначає механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та є обов’язковою для застосування під час встановлення тарифів органами місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

2. Ціль державного регулювання

- забезпечення балансу інтересів перевізників, що обслуговують міські маршрути загального користування та пасажирів;

- приведення тарифу на перевезення пасажирів у міському пасажирському автотранспорті в м. Тернополі до економічно обґрунтованого рівня;

- збереження ринку соціально важливої послуги пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечення безпечного функціонування автомобільного транспорту загального користування;

- підтримання рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автопідприємств та фізичних осіб-підприємців;

- створення прозорого конкурентного середовища, збільшення ефективності використання рухомого складу.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1  Збереження діючого тарифу | Альтернатива є неприйнятною з точки зору складної економічної ситуації, що склалась на ринку міських пасажирських перевезень.  Єдиною перевагою стануть незмінні витрати громадян на проїзд, проте, це призведе до невпинного погіршення якості обслуговування, часткової або повної зупинки громадського транспорту через збитковість пасажироперевезень.;  Це, в свою чергу стане причиною зростання невдоволення населення та підвищенням соціальної напруги. |
| Альтернатива 2  Компенсація з міського бюджету різниці між економічним розрахунковим тарифом та діючим | Перевагою стане задоволення потреб і перевізників і пасажирів, проте міський бюджет вже несе суттєві витрати компенсовуючи витрати за пільгові перевезення, а також частково компенсовує витрати за перевезення учнів/студентів у автобусах, що працюють в звичайному режимі руху. Міський бюджет не спроможний нести додаткові навантаження по перевезеннях. |
| Альтернатива 3  Зниження ціни на ПММ | Перевагою стане повне задоволення усіх зацікавлених сторін. Проте, даний спосіб не залежить від органів місцевого самоврядування чи перевізників, оскільки вартість палива, мастил, запчастин залежить від вартості нафтопродуктів на світовому рівні, закупівельних цін, розмірів податків тощо. Реалізація обраного способу не можлива. |

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутність соціальної напруги в суспільстві | Необхідність залучення інвестиційних коштів на придбання пасажирського транспорту, з метою забезпечення належного рівня надання послуг пасажирських перевезень. |
| Альтернатива 2 | Задоволення потреб перевізників та пасажирів | Додаткове навантаження на міський бюджет |
| Альтернатива 3 | Задоволення усіх зацікавлених сторін | Відсутні, в зв’язку з тим, що встановлення вартості ПММ не входить до повноважень органу місцевого самоврядування чи перевізника |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | - збереження діючих тарифів,  тобто витрати на проїзд залишаються незмінними | Погіршення якості, безпеки  перевезень, зменшення кількості транспорту, що призведе до недостатньої кількості транспортних засобів у місті для забезпечення потреб населення. Зниження заробітної плати по підприємствам та скорочення робочих місць. |
| Альтернатива 2 | - збереження діючих тарифів,  тобто витрати на проїзд залишаються незмінними | Відсутність можливості залучення коштів міського бюджету на додаткове придбання у комунальну власність міста пасажирського транспорту, з метою забезпечення пасажирських перевезень. |
| Альтернатива 3 | - зменшення діючих тарифів на перевезення пасажирів громадським транспортом. | Відсутні, в зв’язку з тим, що вартість ПММ залежить від вартості нафтопродуктів на світовому рівні, закупівельних цін, розмірів податків тощо. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | - | 10 | - | 10 |
| Питома вага групи у загальній кількості, % | - | - | 100 | - | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Забезпечення пасажиропотоку на існуючому рівні | Отримання збитку від основного виду діяльності, що призведе до скорочення ведення господарської діяльності або взагалі закриття |
| Альтернатива 2 | Отримання максимального  прибутку, підвищення  рентабельності, розширення парку транспортних засобів. | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Підвищення якості перевезень, підвищення заробітної плати на підприємствах. | Відсутні |

Розрахунок витрат для суб’єктів великого та середнього підприємництва не здійснювався, так як такі суб’єкти не підпадають під дію регулювання.

1. 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 бала |
| Альтернатива 1 | 1 | Отримання збитку від основного виду діяльності, що призведе до скорочення ведення господарської діяльності або взагалі закриття, але забезпечить пасажиропотік на існуючому рівні та часткову задоволеність пасажирів |
| Альтернатива 2 | 2 | Задовільнить як перевізників так і пасажирів. Проте ляже тяжким тягарем на плечі міського бюджету |
| Альтернатива 3 | 1 | Задовільнить усіх учасників процесу, проте на місцевому рівні немає жодної можливості втілити в життя оскільки потребує регулювання на державному рівні. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 |  |  | Отримання збитку від основного виду діяльності, що призведе до скорочення ведення господарської діяльності або взагалі закриття, але забезпечить пасажиропотік на існуючому рівні та часткову задоволеність пасажирів |
| Альтернатива 2 |  |  | Задовільнить як перевізників так і пасажирів. Проте ляже тяжким тягарем на плечі міського бюджету |
| Альтернатива 3 |  |  | Задовільнить усіх учасників процесу, проте на місцевому рівні немає жодної можливості втілити в життя оскільки потребує регулювання на державному рівні. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | Відмова . Даний варіант призведе до збитковості підприємства та зупинки електричного транспорту |  |
| Альтернатива 2 | Відмова. Міський бюджет витрачає суттєві кошти для покриття втрат від перевезення пасажирів – пільговиків та пільгового перевезення учнів/студентів |  |
| Альтернатива 3 | Відмова. Даний варіант не є в межах компетенції місцевого самоврядування, перевізника чи громадян. |  |

1. Механізми та заходи, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми

Виконавчий комітет Тернопільської міської ради, враховуючи проведений аналіз розрахунків вартості проїзду, розглянувши звернення перевізників міста Тернопіль, виносить на громадське обговорення питання встановлення тарифу на послуги з перевезення пасажирів у автобусах у розмірі:

 • 7,00 грн. за одну поїздку для громадян чи за перевезення багажу (одне місце) - при готівковому розрахунку у автобусах, що працюють в звичайному режимі руху та у автобусах, що працюють в режимі маршрутного таксі;

  • 7,00 грн. за одну поїздку чи за перевезення багажу (одне місце)  - при розрахунку безконтактною банківською карткою чи пристроєм з технологією NFC у автобусах, що працюють в звичайному режимі руху та у автобусах, що працюють в режимі маршрутного таксі;

  • 6,00 грн. за одну поїздку для громадян, чи за перевезення багажу (одне місце),  3,00  грн. за одну поїздку для учнів/студентів, чи за перевезення багажу (одне місце) - для власників електронного квитка «Соціальна карта Тернополянина»  при розрахунку у автобусах, що працюють в звичайному режимі руху

  • 6.00 грн. - за одну поїздку чи за перевезення багажу (одне місце) - для власників неперсоніфікованого проїзного квитка тривалого користування «Електронний квиток» при розрахунку у автобусах, що працюють в звичайному режимі руху та у автобусах, що працюють в режимі маршрутного таксі:

 • 6.00 грн. - за одну поїздку чи за перевезення багажу (одне місце) - для власників електронного квитка «Соціальна карта Тернополянина» при розрахунку у автобусах, що працюють у режимі маршрутного таксі.

Виконавчий комітет, керуючись ст.28 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”, наказом Міністерства транспорту України від 17.11.2009 № 1175 „Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту” (зі змінами), враховуючи результати громадських обговорень, зауважень та пропозицій до проекту рішення приймає рішення щодо встановлення тарифу. Після прийняття рішення підлягає оприлюдненню. Регуляторний акт має місцевий характер впливу.

1. 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

Витрати органу місцевого самоврядування міста Тернополя на адміністрування регулювання не передбачені даним проектом рішення.

1. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії запропонованого регуляторного акту до прийняття наступного регуляторного акта, який залежатиме від економічних чинників (динаміка зміни вартості паливно-мастильних матеріалів, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, зміни у податковому законодавстві тощо).

1. Визначення показників результативності регуляторного акту

* Встановлений тариф на проїзду у міському транспорті відповідатиме економічно обґрунтованим витратам перевізників;
* робота міського пасажирського автотранспорту буде більш безпечною та якісною;
* перевізники зможуть забезпечити повноцінне надання автотранспортних послуг і виконання запланованих рейсів;

1. Відстеження результативності акту

Відстеження результативності застосування регуляторного акта здійснюватиметься виконавчими органами Тернопільської міської ради шляхом проведення аналізу статистичних даних (середньої вартості паливо-мастильних матеріалів, розміру мінімальної заробітної плати водіїв, на яких поширюється дія регуляторного акту, тощо) та даних перевізників, які працюють на ринку послуг міста.

Відстеження результативності дії регуляторного акта планується здійснювати у відповідності до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Зауваження і пропозиції щодо регуляторного документу подавати у письмовому вигляді до управління транспорту, комунікацій та зв’язку Тернопільської міської ради до 18 серпня 2019 року за адресою – 46001, м.Тернопіль, вул.Коперника, 1, електронна пошта [uprtrans\_te@ukr.net](mailto:uprtrans_te@ukr.net)

Начальник

управління транспорту, комунікацій та зв’язку Мединський І.Г.

Додаток 1

Розрахунок витрат для суб’єктів малого підприємництва (М-тест)

на запровадження проекту рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради

«Про забезпечення роботи міського автомобільного транспорту»

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

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб’єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 17 липня 2019 року по 17 серпня 2019 року.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Вид консультації | Кількість учасників консультації | Основні консультації (опис) |
| 1. | Робочі зустрічі | 11 осіб:  3 посадовці  8 підприємств - перевізників | Отримано інформацію про порядок підготовки та прийняття рішень, економічну діяльність підприємств перевізників , що займаються перевезеннями пасажирів , можливість перевезення за запропонованим тарифом |
| 2. | Робоча нарада | 11 осіб:  3 посадовці  8 підприємств - перевізників | Обговорено витрати суб’єктів малого підприємництва на запропоноване регулювання |

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

Кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 9 одиниць.

Кількість суб’єктів середнього підприємництва, на яких поширюється регулювання: 1 одиниць.

Питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 100 %.

1. Розрахунок витрат суб’єктів малого та середнього підприємництва на виконання вимог регулювання

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Найменування оцінки | Перший рік | Періодичні | Витрати за 5 років |
| Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого та середнього підприємництва на виконання регулювання | | | | |
| 1. | Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) | - | - | - |
| 2. | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування | - | - | - |
| 3. | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали) | - | - | - |
| 4. | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) | - | - | - |
| 5. | Інші процедури:  Друк оголошення про підвищення тарифу на 1 автобус. В середньому один СПД має 20 автобусів | 7 грн. х 20 автобусів = 140,0 грн. |  | 140,0грн. |
| 6. | Разом, грн.  Формула: (сума рядків 1+2+3+4+5) | 140,0грн. |  | 140,0грн. |
| 7. | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 10 | - | 10 |
| 8. | Сумарно, грн.  Формула: відповідний стовпчик «разом» Х кількість суб’єктів малого та середнього підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 Х рядок 7) | 140 грн . х 10 = 1400,0грн. |  | 1400,0грн. |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого та середнього підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | | | | |
| 9. | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок Х вартість часу суб’єкта малого та середнього підприємництва (заробітна плата) Х оціночна  кількість форм  1 година \*25,13 грн./год\*1 працівник | 20 хв. х 25,13 грн./год. = 8,38 грн. | - | 8,38 грн. |
| 10. | Процедури організації виконання вимог регулювання (час на друк оголошення та розміщення в салоні автобуса)  Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб’єкта малого та середнього підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур | - | - | - |
| 11. | Процедури офіційного звітування | - | - | - |
| 12. | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок | - | - | - |
| 13. | Інші процедури | - | - | - |
| 14. | Разом, грн.  Формула: (сума рядків 9+10+11+12+13) | 8,38 грн. | - | 8,38 грн. |
| 15. | Кількість суб’єктів малого та середнього підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 10 | - | 10 |
| 16. | Сумарно, грн  Формула:відповідний стовпчик «разом» Х кількість  суб’єктів малого та середнього підприємництва, що повинні  виконати вимоги регулювання (рядок 14 Х рядок 15) | 8,38 грн. х 10 =83,80грн. | - | 8,38 грн. х 10 =83,80грн. |

Розрахунки здійснено з урахуванням основних мінімальних соціальних стандартів у 2019 році, встановлених Законом України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» від 28.02.2019 р. № 2296-VIII: мінімальна зарплата у погодинному розмірі - 25,13 грн.

1. Розрахунок сумарних витрат суб’єктів малого та середнього підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | Витрати за п’ять років |
| 1. | Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого та середнього підприємництва на виконання регулювання | 1400,0грн. | 1400,0грн. |
| 2. | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого та середнього підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | 83,80 грн. | 83,80 грн. |
| 3. | Сумарні витрати малого та середнього підприємництва на виконання запланованого регулювання | 1483,80 грн. | 1483,80 грн. |
| 4. | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого та середнього підприємництва | - | - |
| 5. | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 1483,80 грн. | 1483,80 грн. |

1. Розроблення корегуючих (пом’якшувальних) заходів для малого та середнього підприємництва щодо запропонованого регулювання.

Враховуючи, що проект регуляторного акту спрямовано на збільшення прибутку суб’єктів малого та середнього підприємництва від здійснення підприємницької діяльності у сфері пасажирських перевезень, зазначена сума одноразових витрат є прийнятною для суб’єктів малого та середнього підприємництва і впровадження компенсаторних (пом’якшувальних) процедур не потрібно.