

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**розпорядження голови Дніпропетровської облдержадміністрації**  
**«Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу**  
**автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та**  
**приміських автобусних маршрутах загального користування, які не**  
**виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні**  
**маршрути)»**

**1. Визначення та оцінка проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання.**

Постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів місцевих рад щодо регулювання цін (тарифів)» (зі змінами та доповненнями) надані повноваження облдержадміністраціям по регулюванню (встановленню) тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні.

На сьогодні регулювання тарифів на перевезення пасажирів і багажу автомобільним транспортом в області здійснюється у відповідності з розпорядження голови облдержадміністрації від 13 травня 2014 року № Р-263/0/3-14 „Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)”, зареєстроване в Головному управлінні юстиції у Дніпропетровській області 16 травня 2014 року за № 17/1838, згідно якого затверджено тариф на перевезення одного пасажирів з розрахунку 0,33 грн./пкм., при цьому вартість перевезення дозволеного багажу встановлено за кожне місце незалежно від відстані перевезення в розмірі 10% від плати за проїзд пасажирів. Дані тарифи не включають податок на додану вартість, витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.

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, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

Так, до облдержадміністрації від автомобільних перевізників надійшли листи з розрахунками тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, за результатами аналізу яких,

було встановлено, що в період з 2014 року - моменту останнього підняття тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), (надалі – тарифи), ціни на пальне збільшились в середньому на – 122,7% (і продовжують зростати), мастильні матеріали - на 68,7 %, витрати на автошини – на 53,5 %, витрати на ремонт і технічне обслуговування – на 20,7 %, на інші комплектуючі, що впливають на забезпечення безпеки перевезень (підпункт 31.4 пункту 31 Правил дорожнього руху) – на 47,6%, тощо. Загальна собівартість надання послуг пасажирського автомобільного транспорту збільшилась в середньому на 60,6%.

Пропозиції автомобільних перевізників щодо встановлення вищого від запропонованого в регуляторному акті рівня тарифів, не враховувались та були поверненні на доопрацювання у зв'язку із можливими негативними соціально-економічними наслідками через їх економічну не обґрунтованість.

В цілому було встановлено, що діючі тарифи (0,33 грн./пкм.) на сьогодні не забезпечують рентабельну роботу автомобільних перевізників та покриття собівартості перевезень, що в свою чергу може спричинити зупинку роботи автобусів на переважній більшості маршрутів, погіршити технічний стан транспортних засобів, а особливо тих вузлів і агрегатів, що безпосередньо впливають на забезпечення безпеки перевезень та заборони їх експлуатації згідно із законодавством (підпункт 31.4 пункту 31 Правил дорожнього руху), і як наслідок вплинути на безпеку дорожнього руху.

Враховуючи викладене, виникла необхідність реалізації повноважень облдержадміністрації по встановленню тарифів, що спричинено збільшенням складових собівартості перевезень та відповідними зверненнями автомобільних перевізників та Дніпропетровської обласної організації профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства.

Дія регуляторного акту буде поширюватись як на автоперевізників, так і на користувачів автомобільних послуг – пасажирів.

## **2. Визначення цілей державного регулювання.**

Державне регулювання тарифів запроваджується з метою сприяння розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту, недопущення необґрунтованого підвищення тарифів, покращення рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автопідприємств, збереження контролю за тарифною політикою на ринку пасажирських автоперевезень.

## **3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення зазначених цілей, аргументація щодо переваг обраного способу.**

В якості альтернативи до запровадженого регулювання можливо розглянути ситуацію, коли деякий час тарифи залишатимуться без зміни. У даному випадку це призведе до банкрутства автопідприємств, погіршення

технічного стану рухомого складу, погіршення надання послуг автомобільним транспортом, втрати кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, що, в свою чергу, ставить під загрозу стале задоволення потреб населення та відвідувачів регіону в автоперевезеннях. Дана альтернатива є неприйнятною.

Інша альтернатива до запропонованого регулювання – вирішення питання шляхом передбачення в бюджеті дотації на покриття збитків від неповного відшкодування економічно обґрунтованих витрат в тарифах без їх зміни. Однак такий шлях вирішення проблеми є економічно невиправданим, зважаючи на недостатність бюджетних коштів, можливі затримки надходжень, що спричинить виникнення бюджетних зобов'язань перед автоперевізником, і як наслідок, призведе до погіршення якості послуг та фінансового стану автоперевізників. Дана альтернатива є також не прийнятною та механізм її реалізації не визначений чинним законодавством.

Одним з альтернативних заходів для автоперевізників могло б бути зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запчастини, на оренду земельних ділянок, які використовуються під розміщення матеріально-технічної бази, поява можливості закупівлі автобусів на пільгових умовах, тощо, але зазначені питання не можуть бути вирішені на рівні облдержадміністрації.

Тому вирішення проблеми можливо лише у разі перегляду тарифів на перевезення пасажирів і багажу 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”, згідно якого тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів.

Отже запровадження запропонованого регуляторного акта є обґрунтованим способом досягнення визначених цілей, та таким, що забезпечить виконання облдержадміністрацією покладених на неї зобов'язань та повноважень.

#### **4. Опис механізму та заходів, які пропонуються для розв'язання проблеми.**

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

1. Запровадження цього регуляторного акта, згідно якого буде встановлено вартість перевезення пасажирів на один кілометр - 0,53 грн/пкм, а вартість перевезення багажу – 10 % від вартості проїзду пасажирів на автобусному маршруті.

Тарифи не включатимуть податок на додану вартість, витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.

2. Установлення тарифної вартості шляхом множення кілометрового тарифу на відстань від початку маршруту до середини тарифної зони, що передбачено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.05.2006 № 503 „Про затвердження Типових форм квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу на маршрутах загального користування”.

3. Затвердження автомобільним перевізником таблиці вартості проїзду відповідно до існуючих тарифних зупинок, яка повинна бути включена до паспорту маршруту згідно з вимогами наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278 „Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту”.

4. Здійснення облдержадміністрацією постійного контролю за не допустимістю застосування автомобільними перевізниками вартості проїзду вищої за встановлені цим регуляторним актом тарифи.

Реалізація даного механізму та заходів вирішить проблему, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, та забезпечить високий ступінь ефективності досягнення цілей визначених при розробці регуляторного акта.

## **5. Обґрунтування можливості досягнення цілей у разі прийняття регуляторного акта.**

Встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу забезпечить сталу, рентабельну роботу автоперевізників, надасть можливість органам місцевої влади забезпечити задоволення потреб населення в автоперевезеннях, сприяти вирішенню завдань по підвищенню можливостей усіх суб'єктів підприємницької діяльності в забезпеченні потреб споживачів у послугах, залученню інвестицій в його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи.

В разі прийняття регуляторного акта обласною державною адміністрацією будуть реалізовані повноваження надані їй відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 „Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)”.

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

- подорожчання паливо-мастильних матеріалів;
- збільшення цін на інші складові собівартості пасажирських перевезень;
- зміна чинного законодавства у сфері пасажирських автоперевезень;
- зміна умов перевезень для автоперевізників, що надають послуги з перевезення пасажирів;
- перерозподіл існуючого пасажиропотоку.

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.

Виконання вимог даного регуляторного акта не потребує додаткових витрат з бюджетів будь-яких рівнів, а також не потребує додаткових витрат на здійснення контролю за виконанням вимог даного регуляторного акта.

Можливі витрати суб'єктів господарювання в подальшому компенсуються за рахунок прибутку від здійснення їх підприємницької діяльності з надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Витрати пасажирів визначатимуться платою за проїзд.

Дія даного регуляторного акту не приведе до негативних наслідків, що потребуватимуть компенсації можливої шкоди.

## **6. Визначення очікуваних результатів прийняття регуляторного акта**

Застосування тарифів, які встановлюються цим регуляторним актом, дозволить:

- забезпечити повноцінне та якісне надання автотранспортних послуг населенню із збереженням належної кількості рейсів та маршрутів;
- відшкодувати витрати суб'єктам господарювання, пов'язані з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом;
- створити економічні умови для розвитку пасажирських перевезень на внутрішньообласних автобусних маршрутах Дніпропетровської області;
- підвищити заробітну плату перевізників, водіїв та обслуговуючого персоналу;
- сприяти розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту;
- своєчасно забезпечувати оновлення рухомого складу перевізників;
- підтримувати належний рівень безпеки руху та пасажирів;
- забезпечити належний технічний стан рухомого складу;
- забезпечити захист населення від необґрунтованого та невиправданого підвищення вартості проїзду.

Перегляд рівня тарифів також вплине на кількість звернень від пасажирів до органів місцевої влади, автоперевізників з пропозиціями зменшення вартості проїзду.

## **7. Опис прогнозованих вигод та витрат від регулювання, яке запроваджується.**

У результаті прийняття запропонованого регуляторного акта очікуються наступні витрати та вигоди для всіх учасників регуляторного процесу, отримання яких передбачається протягом всього терміну дії цього регуляторного акта, а саме:

Сфера впливу	Вигоди	Витрати
Держава	Встановлення економічно-обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів і багажу; Забезпечення пасажирських перевезень на внутрішньообласних маршрутах; Підвищення безпеки дорожнього руху; Виконання вимог законодавства.	Витрати не передбачаються
Суб'єкти господарювання	Безбиткова та рентабельна робота автоперевізників; Створення економічних умов для розвитку пасажирських перевезень на внутрішньообласних автобусних маршрутах.	Витрати, пов'язані з виконанням пасажирських перевезень, забезпеченням належного технічного стану, оновлення рухомого складу, тощо
Населення	Повноцінне та якісне надання автотранспортних послуг; Підвищення безпеки автоперевезень внаслідок придбання нового рухомого складу; Захист від необґрунтованого та невиправданого підвищення вартості проїзду	Витрати визначатимуться платою за проїзд

### **8. Обґрунтування терміну дії регуляторного акта.**

Цей регуляторний акт набирає чинності з дня його оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежується у часі, оскільки його прийняття зумовлене вимогами законодавства України.

### **9. Показники результативності регуляторного акта.**

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта передбачатимуться після набрання його чинності протягом всього терміну його дії:

№ з/п	Показник	Прогнозне значення
1	Кількість відмов автомобільних перевізників від виконання умов договору про організацію перевезення пасажирів через нерентабельність здійснення перевезень	Відсутність таких відмов
2	Оновлення рухомого складу автомобільних перевізників	до 10 % на рік від загальної кількості транспортних засобів, задіяних на внутрішньообласних автобусних маршрутах
3	Факти необґрунтованого та невиправданого підвищення вартості проїзду для пасажирів	Відсутність таких фактів
4	Факти банкрутства автомобільних перевізників	Відсутність таких фактів
5	Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не пов'язаний з дією цього регуляторного акта, так як він не регулює господарські відносини з метою досягнення прибутку або надходжень до бюджетів та цільових фондів
6	Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	Близько 30 суб'єктів господарювання – автоперевізників, задіяних на внутрішньообласних автобусних маршрутах
7	Розмір коштів, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Визначатимуться витратами, пов'язаними з виконанням пасажирських перевезень, оновленням рухомого складу тощо
8	Розмір часу, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Час необхідний на затвердження автоперевізниками таблиці вартості проїзду, яку включає паспорт маршруту (розмір часу, який витратиметься залежний виключно від автоперевізників)
9	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	100 % суб'єктів господарювання – автоперевізників, задіяних

		<p>на внутрішньообласних автобусних маршрутах.</p> <p>Розпорядження планується оприлюднити в обласній суспільно-політичній газеті “Вісті Придніпров’я” та розмістити на офіційному веб-сайті Дніпропетровської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет <a href="http://www.adm.dp.gov.ua">www.adm.dp.gov.ua</a></p> <p>Також копія розпорядження надаватиметься на вимогу у разі надходження відповідних звернень.</p>
--	--	---

#### **10. Відстеження результативності регуляторного акта.**

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись шляхом моніторингу статистичних даних отриманих облдержадміністрацією при виконанні вимог цього акту.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено через шість місяців після набрання його чинності.

Повторне відстеження планується провести через рік після набуття чинності регуляторного акта.

Періодичне відстеження планується проводити один раз на три роки, починаючи від дня закінчення заходів щодо повторного відстеження результативності.

За результатами проведення відстежень буде можливо порівняти показники результативності дії регуляторного акта. У разі виявлення нерегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Начальник управління інфраструктури  
Дніпропетровської облдержадміністрації



В.Б.ЮШКО