



**ПЕРЕЯСЛАВ-ХМЕЛЬНИЦЬКА МІСЬКА РАДА
КИЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ**

08400, Київська обл., м. Переяслав-Хмельницький,
вул. Б. Хмельницького, 27/25, факс (04567) 5-16-68, org_perh@ukr.net тел. 5-25-03

25.01.2018 № 09-04-10/мі

На №

від

Швецю Т.

через сайт «Доступ
до Правди»

Про надання інформації

На Ваше звернення від 22 січня 2018 року, виконавчий комітет Переяслав-Хмельницької міської ради надає рішення виконкому міської ради від 30.06.2015 № 162-12 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському громадському транспорті» та економічне обґрунтування щодо встановлення тарифу, а саме, аналіз регуляторного впливу даного рішення.

Перший заступник міського голови

Г.М. Карнаух

Вик. Лисенко О.П.
(04567)53804



ПЕРЕЯСЛАВ-ХМЕЛЬНИЦЬКА МІСЬКА РАДА
КИЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
РІШЕННЯ

від 30 червня 2015 р.

№ 162-12

м. Переяслав-Хмельницький

**Про встановлення тарифу
на проїзд у міському громадському
транспорті**

Розглянувши звернення перевізників від 12.05.2015 року № Л 542, які здійснюють перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських маршрутах загального користування, щодо збільшення вартості проїзду пасажирів у міському громадському транспорті внаслідок зростання цін на паливо-мастильні матеріали, запчастини, на підставі рішення міської ради від 28.05.2015 № 08-74-VI «Про внесення доповнень до плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів у сфері господарської діяльності на 2015 рік», керуючись ст.36 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», п.1.6 Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, та п.п.2 п. «а» ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Переяслав-Хмельницької міської ради

ВИРІШИВ:

1. Встановити вартість проїзду на міських автобусних маршрутах загального користування для одного пасажирів в одну сторону 4,0 грн. з 10 липня 2015 року.
2. Вартість перевезень, що визначена пунктом 1 даного рішення, застосовувати суб'єктам підприємницької діяльності усіх форм власності, які виконують перевезення пасажирів автобусами і мікроавтобусами на міських маршрутах загального користування.
3. Визнати такими, що втратили чинність, рішення виконкому від 30.04.2014 року № 125-09 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському громадському транспорті» та від 27.05.2014 року № 175-11 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському громадському транспорті».
4. Контроль за виконанням даного рішення покласти на першого заступника міського голови Погорелого М.А.

Міський голова

Т.В. Костін



Аналіз регуляторного впливу

проекту рішення виконавчого комітету Переяслав-Хмельницької міської ради
«Про встановлення тарифів на проїзд в міському громадському транспорті»

1. Проблема, яку передбачається розв'язати

Проблемою, яку пропонується розв'язати шляхом прийняття запропонованого регуляторного акта є збиткова діяльність підприємств транспортної галузі міста при існуючому нормативному обмеженні (рішення Переяслав-Хмельницької міської ради від 27.05.2014 року № 175-11).

Причини та умови виникнення проблем:

- підвищення вартості пального;
- збільшення витрат на технічне обслуговування і ремонт рухомого складу;
- підвищення мінімальної заробітної плати;

Послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом в м. Переяславі-Хмельницькому станом на 27 травня 2015 року надаються 4 суб'єктами підприємницької діяльності різних форм власності: юридичними особами – ПП «Авто Пас Лайн», ПП «АТП» Левченко» та фізичними особами – підприємцями: Левченко Т.М., Марценюк В.М.

Перевезення здійснюються 10 одиницями пасажирського автотранспорту, задіяного на маршрутах загального користування. Структура парку транспортних засобів, які працюють на міських маршрутах, складається з 33 % автобусів великої місткості, 67% автобусів середньої місткості (ПАЗ).

Якість надання послуг з пасажирських перевезень автомобільним транспортом на міських маршрутах знаходиться на низькому рівні та викликає багато нарікань з боку споживачів цих послуг. На даний час найбільш гострими проблемними питаннями є:

- 1) вартість проїзду у міському пасажирському автомобільному транспорті;
- 2) віковий ценз транспортних засобів такий: (на міських маршрутах функціонують транспортні засоби до 3-х років експлуатації - 0, від 3-х до 8-ми років експлуатації -4, від 8-ми до 13-ти років експлуатації – 3, більше 13 років експлуатації – 3).

В цілому ситуація не може бути врегульована ринковими механізмами. Громадяни та перевізники мають протилежні цілі: споживачі бажають пересуватись по місту комфортно, безпечно, за невисоку вартість проїзду, а перевізники мають мету отримати достатній прибуток та, як наслідок бажають встановити якомога більшу вартість проїзду у міському пасажирському транспорті.

Загальний аналіз ситуації дає змогу стверджувати, що в даному випадку ми маємо справу із так званою неспроможністю ринку. Це означає, що існує потреба в державному регулюванні та прийнятті відповідного регуляторного акту на місцевому рівні.

2. Цілі регулювання

1) Погодження чіткої та обґрунтованої вартості проїзду, як соціально важливої послуги.

2) Підвищення прозорості дій органів місцевого самоврядування шляхом встановлення єдиного підходу до розрахунку вартості проїзду, урахування інтересів споживачів послуг та суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги з перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом.

3) Сприяння розвитку ділової активності підприємців у зазначеній сфері діяльності.

4) Створення умов суб'єктам підприємницької діяльності для оновлення рухомого складу та, як наслідок, підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів.

5) Підвищення рівня якості послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом в м. Переяславі-Хмельницькому.

3. Альтернативні способи досягнення цілей

На сьогодні між органами місцевого самоврядування та суб'єктами господарювання запроваджена практика погодження вартості проїзду шляхом прийняття відповідного проекту рішення виконавчого комітету.

В якості альтернативи до запропонованого регулювання розглянемо так званий „статус-кво”, тобто залишення усього без змін. Це, на нашу думку, буде лише заглиблювати існуючу ситуацію і жодним шляхом не сприятиме її вирішенню. Відсутність регулювання даної ситуації може призвести до відмови перевізників виконувати маршрути. У разі банкрутства перевізників, громадяни будуть вимушені звертатись до послуг таксі або тіншових перевізників. Це призведе до негативних наслідків як для громадян так і суб'єктів господарювання. А саме:

- збільшення витрат на отримання послуг;
- зменшення надходжень до бюджетів всіх рівнів;
- виникнення недобросовісної конкуренції;
- виникнення небезпеки через незадовільний стан рухового складу;
- порушення прав громадян, які мають право на пільги на проїзд;

Альтернативним способом досягнення встановленої цілі державного регулювання може бути ринковий механізм, тобто самостійне регулювання тарифів підприємцями та підприємствами-перевізниками без втручання органів влади, як наслідок відміна збиткових маршрутів. Але при ринковому саморегулюванні виникає загроза неспроможності оплати тарифів малозабезпеченими категоріями населення та зменшення кількості неприбуткових та збиткових маршрутів.

Ситуація доводить, що за допомогою ринкових механізмів проблема самостійно не може бути вирішена, оскільки на законодавчому рівні відсутні нормативно-правові акти з даного питання. Саме тому, на сьогодні одним з найактуальніших питань є підготовка проекту та прийняття рішення, яке б встановило зв'язки між діючими законодавчими та нормативно-правовими актами.

Перевагами обраного способу є:

- оприлюднення проекту з метою прозорості дій органів місцевого самоврядування та суб'єктів господарської діяльності;
- врахування громадської думки;
- аналітичний підхід до обґрунтування вартості проїзду.

4. Механізм розв'язання проблеми

Розв'язання вищевикладених проблем, на думку розробників проекту, можна досягти завдяки погодженню вартості проїзду на автобусних маршрутах в м. Переяславі-Хмельницькому. Для цього необхідно:

1) підготувати проект рішення виконавчого комітету Переяслав-Хмельницької міської ради «Про встановлення тарифів на проїзд в міському громадському транспорті» у відповідності до вимог законів України „Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”, „Про місцеве самоврядування в Україні”, „Про автомобільний транспорт” тощо;

2) проінформувати населення міста про підготовку даного рішення, оприлюднити проект рішення, аналіз регуляторного впливу;

3) розглянути та проаналізувати пропозиції та зауваження, які надійшли протягом встановленого терміну щодо змісту та аналізу проекту регуляторного акта;

4) розглянути та прийняти виконавчим комітетом Переяслав-Хмельницької міської ради рішення щодо погодження вартості проїзду у міському пасажирському транспорті.

5) офіційно оприлюднити прийняте рішення;

б) відстежувати результативність прийнятого рішення.

Запропонований спосіб відповідає принципам державної регуляторної політики, а саме: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності, принципу прозорості та врахування громадської думки.

При умові, що запропонований регуляторний акт стане чинним, проблема вказана в першому розділі буде вирішена, а саме: підприємці та підприємства - перевізники стануть прибутковими; зростуть надходження до місцевого бюджету; за рахунок збільшення оборотних коштів та прибутку підприємці та підприємства матимуть можливість покращити якість та рівень надання послуг громадянам шляхом оновлення та своєчасного ремонту рухомого складу.

Органи місцевого самоврядування повинні проінформувати громадян та суб'єктів господарської діяльності через засоби масової інформації, про необхідність та доцільність прийняття регуляторного акту.

5. Можливості досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акту

Прийняття регуляторного акту дозволить сформувати прозорі, чіткі та зрозумілі правила поведінки суб'єктів підприємницької діяльності та споживачів на ринку пасажирських перевезень в місті Переяславі-Хмельницькому.

Погодження вартості проїзду дозволить органам місцевого самоврядування оптимально збалансувати інтереси споживачів транспортних послуг та суб'єктів підприємницької діяльності – перевізників, зберегти існуючий рухомий склад пасажирського транспорту в місті.

Чіткий розрахунок вартості проїзду у міському пасажирському транспорті надасть змогу суб'єктам господарювання прогнозувати та передбачувати беззбиткове ведення діяльності.

Передбачається систематичний контроль за відповідністю фактичної та погодженої вартостей проїзду.

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

6. Аналіз вигод та витрат

В реальності існує багато сфер впливу даного регулювання. До того ж, які істотно різняться одна від одної. Спробуємо дати оцінку впливу даного регулювання щодо трьох основних цільових груп, інтереси яких зачіпає дане регулювання, а саме:

- інтереси громадян, які виступають у ролі споживачів;
- інтереси суб'єктів господарювання;
- інтереси органів місцевого самоврядування.

ВИТРАТИ	ВИГОДИ
Органи місцевого самоврядування	
Часові витрати спеціалістів виконавчого комітету на підготовку відповідного проекту рішення.	Збереження існуючого рухомого складу пасажирського автотранспорту, необхідного для забезпечення потреб мешканців міста в безперебійному та чіткому пасажирському сполученні
	Забезпечення досягнення максимально можливих результатів за рахунок мінімально необхідних витрат, ресурсів суб'єктів господарювання, споживачів та органів місцевого самоврядування

Часові витрати на усунення передбачуваних наслідків соціального напруження, пов'язаного зі змінами вартості проїзду	Формування громадської думки та погодження з суб'єктами підприємницької діяльності вартості проїзду
Суб'єкти підприємницької діяльності	
Витрати на розрахункову документацію запропонованої вартості проїзду;	Встановлення вартості послуг у відповідності до вимог чинного законодавства
Часові та фінансові витрати, пов'язані з підготовкою та оприлюдненням проекту погоджувального рішення	Можливість сталого та прогнозованого розвитку бізнесу
	Можливість застосування погодженої вартості проїзду для розрахунку компенсації витрат за перевезення пільгової категорії населення
	Фінансове заохочення та прогнозованість отримання прибутку
Необхідність погодження вартості проїзду внаслідок змін обов'язкових платежів на ведення господарської діяльності, таких як: придбання обов'язкових страхових полісів, проходження технічного огляду, отримання дозвільних послуг	
Підвищення відповідальності суб'єктів підприємницької діяльності	
Споживачі	
Витрати на сплату послуг з перевезення	Гарантія суб'єктів господарської діяльності надання якісних та безпечних послуг споживачам за погодженим тарифом
	Передбачуваність міської тарифної політики

7. Запропонований строк дії акта

Термін чинності даного регуляторного акту планується не обмежувати.

8. Показники результативності регуляторного акта

Відстеження результативності дій зазначеного регуляторного акту передбачаються за наступними критеріями:

1. Кількість скарг від споживачів послуг пасажирських перевезень.
2. Кількість дорожньо-транспортних пригод за участю пасажирських транспортних засобів.
3. Середній віковий ценз транспортних засобів за наступними типами:
 - мікроавтобуси;
 - автобуси середньої місткості;
 - автобуси великої місткості.

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

9. Заходи, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності акта

Відстеження результативності даного регуляторного акта буде здійснюватися за умов проведення наступних заходів:

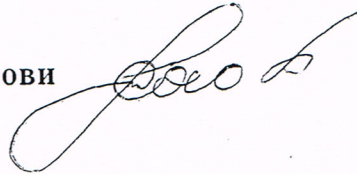
№	Захід	Відповідальний за надання інформації	Відповідальний за обробку інформації
1.	Вивчення кількості скарг споживачів послуг пасажирських перевезень	Загальний відділ виконавчого комітету Переяслав-Хмельницької міської ради	Управління економіки та зовнішніх зв'язків
2.	Аналіз кількості ДТП з участю пасажирських транспортних засобів	Відділення ДАІ	Управління економіки та зовнішніх зв'язків
3.	Аналіз інформації щодо середнього вікового цензу транспортних засобів	Управління економіки та зовнішніх зв'язків	Управління економіки та зовнішніх зв'язків

Базове відстеження даного регуляторного акту буде проведено до набрання чинності рішення.

Повторне відстеження буде здійснено через рік після проведення базового.

Періодичні відстеження будуть проводитися 1 раз на 3 роки.

Перший заступник міського голови



М.А. Погорелий