

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту рішення виконкому Ужгородської міської ради «Про тарифи на міські пасажирські перевезення»

Назва регуляторного акта: «Про тарифи на міські пасажирські перевезення».

Регуляторний орган: Виконавчий комітет Ужгородської міської ради

Розробник документа: Управління економічного розвитку міста Ужгородської міської ради. Контактний телефон: (0312) 42 80 31/ 183

I. Визначення проблеми

На сьогоднішній день згідно рішення виконавчого комітету Ужгородської міської ради від 26.05.2022 № 190 "Про тариф на міські пасажирські перевезення", вартість перевезення одного пасажирів автобусами міського сполучення, що працюють в звичайному режимі руху, становить 12 грн.

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 17.11.2009 № 1175 (далі –Методика), яка застосовується органами місцевого самоврядування під час встановлення зазначених тарифів для підприємств-перевізників.

Відповідно до пункту 1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися 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%.

Рішенням виконкому 13.07.2022 №312 «Про зміни до рішення виконкому 12.09.2018 №271 «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду у місті Ужгород» встановлено Порядок функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в місті Ужгород (далі – Порядок) та вирішено оголосити конкурс з визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги у місті Ужгород. Рішенням виконкому 31.08.2022 № 402 «Про визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги» визначено ТОВ «КМС» особою, уповноваженою здійснювати справляння плати за транспортні послуги у місті Ужгород.

До цього часу в місті не існувало автоматичної системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування. Тарифи на перевезення пасажирів, які затверджені рішенням виконавчого комітету Ужгородської міської ради від 26.05.2022 № 190 прийняті без врахування запровадження автоматизованої системи оплати проїзду, не забезпечують розвиток транспорту та не стимулюють впровадження новітніх технологій перевезень.

Також діюча система оплати проїзду не забезпечує збору об'єктивних даних щодо кількості перевезених пасажирів, в тому числі пільгових

категорій громадян. У пасажирів відсутня можливість обирати зручний для себе «тарифний план» з урахуванням бажаної кількості поїздок та їх вартості.

Враховуючи вищевикладене, на підставі звернення перевізників та оператора автоматизованої системи обліку оплати проїзду виникла необхідність перегляду тарифу на перевезення пасажирів у міському автомобільному транспорті та встановлення диференційної вартості перевезення пасажирів.

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 Ужгородської міської територіальної громади 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 методичку 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.

II. Цілі державного регулювання

- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;

- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів;
- стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень та розрахунків за такі перевезення;
- 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;
- створення прозорого конкурентного середовища, збільшення ефективності використання рухомого складу.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Прийняття запропонованого проєкту рішення
Альтернатива 2	Збереження чинного регулювання зазначених питань.

1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Забезпечує можливість функціонування автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, що в свою чергу забезпечує прозорість фінансових потоків; прозорість тарифної політики; ефективний контроль роботи транспорту на маршрутах.	Зростання витрат за компенсацію пільгових перевезень
Альтернатива 2	Відсутні	Компенсація пільгових перевезень без об'єктивно підтверджених даних.

2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Захист інтересів громадян, забезпечення можливості	Додаткові витрати можуть понести лише

	отримання послуг належної якості; можливість обирати зручний для себе «тарифний план» з урахуванням бажаної кількості поїздок та їх вартості.	громадяни, які, виходячи з незначної кількості бажаних поїздок, оберуть паперовий квиток
Альтернатива 2	- 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.

3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	-	-	4	-	4
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	100 %	-	100 %

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів.	Витрати на забезпечення пасажирських перевезень на маршрутах міста загального користування
Альтернатива 2	Відсутні	Додаткові витрати відсутні.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення)	Бал результативності (за 4-бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала

проблеми)		
Альтернатива 1	4	Забезпечує повне досягнення цілей ухвалення регуляторного акта з оптимальними витратами для територіальної громади, суб'єктів господарської діяльності й органів місцевого самоврядування
Альтернатива 2	1	Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях.

Оцінка впливу регуляторного акта на конкуренцію в рамках проведення аналізу регуляторного впливу*

Категорія впливу	Відповідь
1	2
А. Обмежує кількість або звужує коло постачальників. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Надає суб'єкту господарювання виключні права на послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Ні
2. Запроваджує режим ліцензування, надання дозволу або вимогу погодження підприємницької діяльності з органами влади	Ні
3. Обмежує здатність окремих категорій підприємців постачати товари чи надавати послуги (звужує коло учасників ринку)	Ні
4. Значно підвищує вартість входження в ринок або виходу з нього	Ні
5. Створює географічний бар'єр для постачання товарів, виконання робіт, надання послуг або інвестицій	Ні
Б. Обмежує здатність постачальників конкурувати. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Обмежує здатність підприємців визначати ціни на товари чи послугу	Ні
2. Обмежує можливість постачальників рекламувати або здійснювати маркетинг товарів чи послуг	Ні
3. Установлює стандарти якості, що надають необґрунтовану перевагу окремим постачальникам порівняно з іншими, або стандарти вищого рівня якості, ніж той, який обрали б окремі достатньо поінформовані споживачі	Ні

4. Суттєво збільшує витрати інших суб'єктів підприємництва порівняно з іншими (зокрема внаслідок дискримінаційного ставлення до діючих та нових учасників ринку)	Ні
В. Зменшує мотивацію постачальників до активної конкуренції. Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Запроваджує режим саморегулювання або спільного регулювання	Ні
2. Вимагає або заохочує публікувати інформацію про обсяги виробництва чи реалізацію, ціни та витрати підприємств	Ні
Г. Обмежує вибір та доступ споживачів до необхідної інформації Такий наслідок може настати, якщо регуляторна пропозиція:	Ні
1. Обмежує здатність споживачів вирішувати в кого купувати товар	Ні
2. Знижує мобільність споживачів унаслідок підвищення прямих або непрямих витрат на заміну постачальника	Ні
3. Суттєво обмежує чи змінює інформацію, необхідну для ухвалення раціонального рішення щодо придбання чи продажу товару	Ні

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Вигоди держави полягатимуть в отриманні об'єктивних даних щодо обсягів перевезень і, відповідно, обсягів виручки, у визначенні чіткого механізму здійснення оплати за надані транспортні послуги. Вигоди громадян полягатимуть в	Додаткові витрати на компенсацію за пільгове перевезення. Додаткові витрати громадян відсутні (за винятком громадян, які будуть використовувати «разова поїздка»). Для суб'єктів	Запровадження автоматизованої системи оплати проїзду призведе до можливості застосування дієвого контролю за станом пасажирських перевезень

	отриманні послуг належної якості та безпеки. Суб'єкти господарювання зможуть отримувати реальну та стабільну оплату за надані транспортні послуги.	господарювання витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері	
Альтернатива 2	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень.	Погіршення фінансового стану авто підприємств-перевізників, і як результат, припинення діяльності з надання пасажирських послуг громадянам, але забезпечить пасажиропотік на існуючому рівні та часткову задоволеність пасажирів

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1	Створення передумов для детінізації доходів суб'єктів господарювання, які надають послуг з пасажирських перевезень. Забезпечення впливу на рівень контролю за повнотою оплати проїзду.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств; ліцензійних умов; регулювання тарифу на дані послуги; динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоку); зміни рухомого складу;

		збільшення вартості палива та запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу; соціально-економічна напруга та ін.
Альтернатива 2	Вигоди існуючого механізму оплати послуг з пасажирських перевезень відсутні, адже він не задовольняє вимогам на сучасному етапі пасажирських перевезень	Не передбачається

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

Для досягнення цілей, визначених аналізом впливу регуляторного акта, пропонується прийняття виконавчим комітетом Ужгородської міської ради рішення «Про тарифи на міські пасажирські перевезення», яким встановлюється диференційовані тарифи на перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом та вартість проїзних квитків, що здійснюється авто перевізниками Ужгородської міської територіальній громаді, що забезпечить потребу у якісному та безпечному перевезенні.

Розв'язання проблеми шляхом прийняття регуляторного акта відповідатиме принципам державної регуляторної політики: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності, прозорості та врахування громадської думки.

Організаційні заходи для впровадження регулювання:

- аналіз розрахунків тарифу на перевезення пасажирів міським автотранспортом, наданих перевізниками;
- розробка регуляторного акта – проєкту рішення виконавчого комітету Ужгородської міської ради «Про тарифи на міські пасажирські перевезення» та аналізу впливу регуляторного акта, їх оприлюднення з метою одержання зауважень і пропозицій у спосіб, передбачений чинним законодавством;
- проведення громадського обговорення цього проєкту регуляторного акта;
- прийняття виконавчим комітетом Ужгородської міської ради рішення «Про тарифи на міські пасажирські перевезення».

Виконавчий комітет, керуючись ст.28 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”, Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, враховуючи результати громадських обговорень, зауважень та пропозицій до проєкту рішення приймає рішення щодо встановлення тарифу. Після

прийняття рішення підлягає оприлюдненню. Регуляторний акт має місцевий характер впливу.

VI. 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

Очікуваними результатами прийняття є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного регулювання.

Державне регулювання не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган який несе витрати, пов'язані з розробкою регуляторного акта, контролем за його виконанням, проведення аналізу та заходів по відстеженню результативності – управління економічного розвитку міста Ужгородської міської ради

У зв'язку з тим, що питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання на яких поширюється регулювання, становить 100 %, розрахунок витрат суб'єктів господарювання здійснено згідно з М-тестом (Додаток №1).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Запропонований термін дії регуляторного акта - до прийняття нового регуляторного акта, прийняття якого буде залежати від економічних чинників (динаміка зміни вартості електроенергії, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, запровадження новітніх технологій перевезень тощо).

VIII. Показники результативності регуляторного акта

Показниками результативності запровадження цього регуляторного акта слід вважати:

- рівень відшкодування тарифами витрат, пов'язаних з наданням послуг з перевезення пасажирів автотранспортом, що працює в звичайному режимі відповідно до поданих перевізниками розрахунків;
- обсяги міських пасажирських перевезень;
- скорочення кількості скарг пасажирів на якість надання послуг.

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

Відстеження результативності нормативно-правового акта буде здійснюватися відповідно до Закону України „Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”, на підставі статистичних даних та даних, наданих перевізниками.

Базове відстеження здійснюється до дня набуття чинності регуляторного акту з метою оцінки стану суспільних відносин, на врегулювання яких спрямована дія акта.

Повторне відстеження здійснюється через рік після набуття чинності актом, але не пізніше двох років, якщо рішенням регуляторного органу, що ухвалив цей акт, не встановлено більш ранній строк, з метою оцінки ступеня досягнення цілей, визначених цим актом. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, установлених під час базового відстеження.

Періодичне відстеження здійснюється раз на три роки, починаючи від дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності, у тому числі в разі, коли дію акта було продовжено після закінчення цього терміну.

Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, установлених під час повторного відстеження.

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватися відповідальним за його розробку підрозділом – управлінням економічного розвитку міста Ужгородської міської ради шляхом аналізу статистичних даних.

В. о. начальника управління

Василь ЦАП

*Додаток 1
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта – рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого й середнього підприємництва, що виникають унаслідок дії регуляторного акта

У місті Ужгород суб'єкти господарювання, що проваджують діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, які належать до великого та середнього підприємництва та є переможцями конкурсу – відсутні.

*Додаток 2
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта – рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

***Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання суб'єктів великого й середнього
підприємництва***

У зв'язку з відсутністю суб'єктів господарювання, що проваджують діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, які належать до великого та середнього підприємництва та є переможцями конкурсу, бюджетні витрати не передбачено.

*Додаток 3
до аналізу регуляторного
впливу до проекту
регуляторного акта – рішення
виконкому міської ради «Про
тариф на міські пасажирські
перевезення»*

ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)

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

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та детального переліку процедур, виконання яких необхідне для здійснення регулювання, були проведені міською міжвідомчою комісією з питань реалізації державної цінової політики у житлово-комунальному господарстві та на міському пасажирському транспорті з окремими суб'єктами малого бізнесу, що проходили літом 2022 року.

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі)

Кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 4 одиниць.

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

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Відповідно до тверджень суб'єктів господарювання додаткових витрат при прийнятті даного регуляторного акту не передбачено.

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Відповідно до тверджень суб'єктів господарювання додаткових витрат при прийнятті даного регуляторного акту не передбачено.

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Для суб'єктів бізнесу коригуючим (пом'якшувальним) заходом є можливість брати участь у конкурсі з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування відповідно до вимог

Постанови №1081, перемогти в ньому та проваджувати господарську діяльність, отримуючи відповідну вигоду. Додаткові пом'якшувальні заходи для суб'єктів малого бізнесу розробити неможливо у зв'язку з вимогами Постанови №1081.