

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту розпорядження облдержадміністрації
„Про внесення змін до розпорядження обласної державної адміністрації
від 27.11.2009 № 349“

1. Визначення та аналіз проблеми державного регулювання.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 № 1548 „Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)“ (далі – Постанова Кабінету Міністрів України № 1548) обласна державна адміністрація регулює (встановлює) тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють в звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні.

Розпорядженням від 27 листопада 2009 року № 349 „Про тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють в звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні“, із змінами внесеними розпорядженнями від 05 грудня 2012 року № 361 та від 11 липня 2014 року № 2, в області встановлено тариф на перевезення пасажирів автобусами, що працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні, у розмірі 0,33 грн. за один кілометр проїзду, без ПДВ.

Відповідно до статті 10 Закону України „Про автомобільний транспорт“ тарифна політика повинна забезпечувати баланс між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання, а також задовольняти підприємницький інтерес та забезпечувати розвиток автомобільного транспорту. На сьогодні в практиці підприємницької діяльності автоперевізників існує значний дисбаланс між цим попитом і обсягом витрат перевізників, що викликає економічне банкрутство перевізників, особливо базових підприємств пасажирського автотранспорту.

Станом на 02.03.2015 до облдержадміністрації надійшли чисельні звернення автоперевізників області та районних державних адміністрацій (щодо діяльності підприємств): ПрАТ „Городищенське АТП - 17147“, ПрАТ „Корсунь – Шевченківське АТП - 17144“, ПАТ „Смілянське АТП - 17128“, ТОВ „Круїз - Авто“ м. Умань, ПАТ „Черкаське АТП - 17127“,

ТОВ „М+М“ м. Канів, ПП „Еліт - Транс“, ТДВ „Звенигородське АТП-17108“ та інших.

У зверненнях акцентується увага на те, що у зв'язку з стрімким зростанням, з початку 2015 року, вартості дизпалива, бензину, газу скрапленого (питома вага яких в собівартості послуг з перевезення пасажирів становить майже 50 відсотків), запасних частин, автомобільних шин, акумуляторних батарей, діючий тариф є збитковим і не дає можливості не тільки оновлювати зношений рухомий склад, що значно впливає на безпеку перевезень, а навіть виплачувати заробітну плату. Однією з причин збитковості підприємств є також несвоєчасна та не в повному обсязі виплата запланованої державної субвенції на компенсацію збитків від перевезення окремих категорій громадян, які користуються безкоштовним проїздом.

За даними Державного комітету статистики України, тільки з початку року, станом на 27.02.2015, в області спостерігається стрімке зростання середніх рівнів роздрібних цін на: бензин А-95 з 17,45 до 27,54 грн. за 1 л (на 10,09 грн. або 57,80 %) та дизельне паливо з 16,89 до 27,43 грн. за 1 л (на 10,54 грн. або 62,40 %).

За інформацією наданою Обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету України, з початку року, станом на 04.03.2015, в області спостерігається підвищення середнього рівня цін на: бензин А-92 з 16,20 до 23,25 грн. за 1 л (тобто на 7,05 грн. або 43,50 %), бензин А-95 з 16,65 до 23,60 грн. за 1 л (тобто на 6,95 грн. або 41,70 %), дизельне паливо з 16,40 до 25,30 (тобто на 8,90 грн. або 54,30 %) та скраплений газ з 8,10 до 10,58 грн. за 1 л (на 2,48 грн. або 30,62 %)

Ця ситуація може призвести до вимушеного скорочення або навіть повного зупинення автотранспортними підприємствами перевезень на приміських та міжміських внутрішньообласних маршрутах, що викличе соціальну напругу серед населення, яке може залишитися за межею бідності, втративши можливість потрапити на роботу чи навчання.

Основними критеріями при розгляді розрахункових матеріалів щодо встановлення нового розміру тарифів на автобусні перевезення були:

- наявність детального економічно-правового обґрунтування кожної найменшої величини витрат;
- доцільність включення витрат до складової тарифу;
- відповідність здійснених розрахунків методиці, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 з використанням відповідних формул для обрахування статей витрат;
- недопущення безпідставного підвищення тарифів на соціально значущі послуги пасажирських перевезень.

На сьогодні, за даними моніторингу здійсненого Департаментом економічного розвитку і торгівлі облдержадміністрації, в різних областях України відбувається розгляд розрахункових матеріалів перевізників щодо підвищення тарифів на приміських та міжміських маршрутах. За попередніми

даними планується підняття проїзду від 0,3109 до 0,43 грн. за один пас/км без ПДВ та страхового збору.

За розрахунками автоперевізників області собівартість даних видів перевезень коливається від 37 коп. до 96 коп. за пас. км.

Разом з тим, різке підвищення тарифів на зазначені перевезення ляже непомірним тягарем на плечі соціально незахищених верств населення, спричинить посилення соціальної напруги в регіоні через надмірну плату за щоденний проїзд, що суперечить принципам, спрямованим на забезпечення гідного життєвого рівня населення.

Тому, облдержадміністрацією розроблено проект розпорядження „Про внесення змін до розпорядження обласної державної адміністрації від 27 листопада 2009 року № 349“ (далі – проект розпорядження), який відповідно до вимог Закону України „Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності“, з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, які будуть враховані в процесі підготовки проекту розпорядження, було оприлюднено в газеті „Черкаський край“ від 04.03.2015 № 17 (19951).

Зауваження та пропозиції щодо проекту розпорядження приймаються у письмовій формі протягом місяця з дня його оприлюднення.

Разом з тим, прийняття остаточного та обґрунтованого рішення, стосовно соціально значущих послуг перевезень, потребує додаткового опрацювання розрахунків, наданих підприємствами – надавачами послуг з повним обґрунтуванням всіх статей витрат, включених до розрахунків (тобто після надання нами підтверджуючих документів).

Отже, за результатами обговорення проекту розпорядження та повного обґрунтування всіх складових витрат, які впливають на собівартість послуг, облдержадміністрацією буде прийнято виважене рішення щодо визначення оптимального рівня тарифу.

2. Визначення цілей державного регулювання.

Реалізуючи, відповідно до Закону України „Про місцеві державні адміністрації“, повноваження в галузі транспорту по забезпеченню організації обслуговування населення підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності, облдержадміністрація, здійснюючи державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів і багажу в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні, повинна сприяти підвищенню підприємницьких можливостей транспортних підприємств, залученню інвестицій у їх розвиток, досягненню сталих економічних умов роботи галузі на підставі балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягами витрат на їх надання.

Цілями державного регулювання є забезпечення беззбиткової роботи суб'єктів господарювання через приведення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні у відповідність з фактичною вартістю проїзду та необхідністю

забезпечення соціального захисту населення від необґрунтованого підвищення вартості проїзду.

3. Визначення та оцінка усіх прийнятних альтернативних способів досягнення встановлених цілей.

Перший альтернативний спосіб

Альтернатива „невтручання“ тобто, тарифи залишити незмінними, призведе до поглиблення проблеми. При цьому, діяльність суб'єктів господарювання буде збитковою, що призведе до банкрутства та припинення господарської діяльності перевізниками.

Другий альтернативний спосіб

Іншою альтернативою може бути залишення тарифів незмінними з частковим відшкодуванням витрат через дотації (дана альтернатива не може бути реалізована, в зв'язку з недостатністю бюджетних коштів та відсутністю механізму відшкодування).

Третій альтернативний спосіб

Альтернативою може стати встановлення облдержадміністрацією індивідуальних фіксованих розмірів тарифів для кожного суб'єкта господарювання, який здійснює перевезення пасажирів і багажу (альтернатива не може бути реалізована через складну довготривалу процедуру прийняття регуляторного акта у разі найменших змін складових витрат тарифу, що створить нерівні умови для перевізників та викличе невдоволення серед соціально незахищених верств населення).

Четвертий альтернативний спосіб

Також альтернативою може бути встановлення облдержадміністрацією підвищеного розміру тарифу для всіх суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють в звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України № 1548.

Обраний спосіб має наступні переваги:

- забезпечує розв'язання існуючої проблеми;
- забезпечує досягнення поставлених цілей;
- забезпечує принципи регуляторної політики.

Збереження функціонування мережі приміських та міжміських внутрішньо обласних перевезень можливе завдяки встановленню самоокупних, стабільних, прогнозованих тарифів, доступних в вартісному виразі для всіх верств населення регіону.

4. Опис механізмів і заходів, які забезпечують розв'язання визначеної проблеми.

Регулювання тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні в межах області, здійснюється відповідно

до постанови Кабінету Міністрів України №1548, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 „Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту“.

Основним положенням цього розпорядження є затвердження економічно обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні, шляхом їх підвищення з 0,33 до попередньо визначеного рівня 0,50 грн. за один кілометр проїзду без ПДВ. Разом з тим, плановий розмір тарифу є не остаточним, оскільки потребує додаткового вивчення, що дозволить забезпечити:

- прибутковість роботи автотранспортних підприємств, задоволення підприємницького інтересу сприятимуть вирішенню завдань по підвищенню можливостей усіх суб'єктів підприємницької діяльності в забезпеченні потреб споживачів у послугах, залученню інвестицій у його розвиток на досягнення сталих економічних умов роботи;

- соціальний захист населення від необґрунтованого підвищення вартості проїзду.

Дія регуляторного акта поширюється на суб'єктів господарювання області незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва, які виконують перевезення пасажирів у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні у звичайному режимі руху.

Проект розпорядження розроблено з метою відшкодування тарифами витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів та забезпечення соціального захисту населення від необґрунтованого завищення зазначених тарифів.

Подальше вдосконалення державного регулювання сприятиме впровадженню виваженої тарифної політики та створенню необхідних економічних гарантій для надавачів та отримувачів послуг з перевезення пасажирів.

5. Обґрунтування можливості досягнення встановлених цілей.

Запровадження нового рівня тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні зумовлено невідповідністю діючих тарифів ринковим умовам (зростання фактичних витрат на утримання автотранспорту та здійснення перевезення).

Діючі на сьогодні тарифи не забезпечують основних принципів господарської діяльності автотранспортних підприємств області – самофінансування та самоокупності послуг. Дефіцит обігових коштів не дозволяє підприємствам працювати без постійної кредиторської заборгованості. Проектним рівнем тарифів враховано запроваджений рівень мінімальної заробітної плати та цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів.

У разі доопрацювання та прийняття запропонованого проекту розпорядження відбудеться регулювання тарифів на зазначені перевезення,

рівень яких відповідатиме економічно обґрунтованим витратам, що забезпечить прибутковість перевізників, сприятиме якісному наданню послуг, оновленню рухомого складу автобусів тощо.

6. Визначення очікуваних результатів – метод аналізу вигод та витрат.

Господарським кодексом України визначено, що господарська діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва здійснюється з метою одержання економічних і соціальних результатів, в тому числі прибутку.

Проектний рівень тарифу забезпечуватиме вигоди і витрати:

№ п/п	Об'єкт впливу	Витрати	Вигоди
1	Органи місцевого самоврядування	- збільшення видатків бюджетних коштів на відшкодування перевезень пільгових категорій пасажирів.	- збільшення надходження податків від діяльності суб'єктів підприємницької діяльності.
2	Населення	- збільшення витрат проїзду не пільгових категорій пасажирів	-запобігання необґрунтованому підвищенню тарифів; -забезпечення потреб населення у якісному та безпечному перевезенні.
3	Суб'єкти підприємницької діяльності	- відсутність можливості швидко змінювати рівень тарифу у разі зростання рівня мінімальної заробітної плати, зростання тарифів на комунальні послуги та інших витрат, що складають собівартість послуги.	- збільшення доходів від перевезення пасажирів; - збільшення обігових коштів на оновлення оборотних активів; -створення умов щодо прозорості та добросовісної конкуренції на ринку пасажирських перевезень; - можливість беззбиткової праці; - створення умов надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів.

Таким чином, у разі прийняття регуляторного акта, з огляду на збитковість діючих тарифів з одного боку і низьку матеріальну забезпеченість населення області з іншого, очікується вирішення проблеми збереження ринку такої соціально важливої послуги, як пасажирські автоперевезення на маршрутах загального користування в межах області та забезпечення стабільної роботи пасажирського автотранспорту.

7. Строк дії регуляторного акта.

Початком впровадження регуляторного акта є дата його офіційного оприлюднення, але не раніше дати реєстрації в Головному територіальному управлінні юстиції у області.

Строк чинності для запропонованого регуляторного акта не обмежений конкретним терміном дії та триватиме до скасування державного регулювання цін та тарифів.

Доповнення до розпорядження будуть вноситись за підсумками аналізу відстеження його результативності, внесення змін до чинного законодавства України тощо.

Для відстеження ефективності дії регуляторного акта необхідно провести наступні дослідження:

- моніторинг діючих тарифів на автоперевезення приміського і міжміського внутрішньообласного сполучення;
- розширення конкурентного середовища (збільшення кількості перевізників).

На скорочення строку чинності регуляторного акта можуть вплинути значні зміни в оплаті праці працівників галузі, ріст цін на паливо, запчастини, комунальні послуги та інші послуги сторонніх організацій тощо.

8. Визначення показників результативності регуляторного акта.

Показниками результативності розпорядження є стабільна, безбиткова робота автоперевізників, зростання обсягів перевезень, забезпечення підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Також показниками результативності є:

- *розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта.*

Планується збільшення надходження податків від діяльності суб'єктів підприємницької діяльності.

- *кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта.*

Дія регуляторного акта поширюється на суб'єктів господарювання області, незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва, які виконують перевезення пасажирів у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні у звичайному режимі руху і населення області, які є споживачами даного виду послуг.

- *розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта.*

Виконання вимог регуляторного акта не потребує від суб'єктів господарювання та фізичних осіб, на яких він поширюється додаткових витрат не передбачених законодавством України.

- *рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта.*

Інформування зацікавлених суб'єктів господарювання та фізичних осіб щодо розпорядження облдержадміністрації буде здійснено шляхом його опублікування в друкованих засобах інформації.

Зі змістом проекту розпорядження облдержадміністрації можна ознайомитися на офіційному веб-сайті облдержадміністрації (www.oda.sk.ua) в розділі „Регуляторна діяльність“ та у газеті „Черкаський край“.

- *аналіз фінансового стану суб'єктів підприємницької діяльності на підставі звітних статистичних даних, у тому числі:*

а) динаміка пасажироперевезень автомобільним транспортом, при умові росту доходів населення (перевезено пасажирів, пасажирообіг);

б) кількість суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і багажу автобусами у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні та кількість маршрутів, що ними обслуговуються, у порівнянні з попереднім періодом.

- *вартість пального на час прийняття розпорядження облдержадміністрації* (за даними моніторингу цін на окремі нафтопродукти, що проводиться Державним комітетом статистики України).

- *розмір встановленого рівня мінімальної заробітної плати на час прийняття розпорядження голови облдержадміністрації.*

- *кількість скарг, пов'язаних із запровадженням розпорядження (звернення громадян, що будуть надходити до облдержадміністрації).*

Отже, аналіз вигід та витрат від запровадження регуляторного акта здійснено на основі показників вигідності, і в першу чергу, в сфері інтересів держави, громадян та суб'єктів господарювання.

9. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта.

Заходами, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта, передбачається проведення базового, повторного та періодичного відстеження.

Базове відстеження результативності акта здійснюватиметься під час надходження зауважень та пропозицій, їх аналізу не пізніше дати набуття його чинності.

Повторне відстеження результативності планується здійснити через 1 рік, але не пізніше 2-х років після набуття чинності регуляторним актом.

З метою подальшого удосконалення розпорядження облдержадміністрації періодичне відстеження планується здійснювати один раз в три роки з дня виконання заходів повторного відстеження кожні наступні 3 роки.

У разі виявлення нерегульованих та проблемних питань вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін. Після виконання відповідних заходів готуються звіти про результативність регуляторного акта.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися двома методами: статистичним та соціологічним.

Проведення аналітичних досліджень відбудеться на підставі офіційної статистичної інформації суб'єктів господарювання за результатами фінансово-господарської діяльності за період дії встановлених тарифів.

Поряд з цим, буде проведено опитування серед суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів та їх багажу, щодо можливостей неухильного дотримання ліцензійних умов.

Заступник директора

Р. Карманнік