

*до
оприлюднення*

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту регуляторного акта - рішення
виконавчого комітету Білоцерківської міської ради
«Про встановлення тарифу на проїзд у міському електричному транспорті
в місті Біла Церква»

Аналіз регуляторного впливу до проекту регуляторного акта - рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському електричному транспорті в місті Біла Церква» проведений відповідно до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 року № 308.

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

Діючий тариф на проїзд у тролейбусах міста Біла Церква у розмірі 5,00 грн, встановлений рішенням виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 15 січня 2019 року № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті» на сьогодні є економічно необґрунтованим. За результатами фінансово-господарської діяльності Комунального підприємства Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» (далі - КП БМР «Тролейбусне управління») за 2025 рік та розрахунку тарифу на проїзд в міському електротранспорті виконаного відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 року № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електротранспорту (трамвай, тролейбус)» фактична собівартість перевезення одного пасажирів становить 46,71 грн.

Основні причини виникнення проблеми:

- зростанням вартості електроенергії;
- зростання вартості паливно-мастильних матеріалів;
- зростанням вартості матеріальних ресурсів, запчастин та комплектуючих;
- зростання мінімальної заробітної плати та тарифних ставок;
- покриття збитків підприємства за рахунок місцевого бюджету, що створює значне навантаження на громаду.

Невідповідність тарифу реальним витратам призводить до дефіциту обігових коштів КП БМР «Тролейбусне управління», що ставить під загрозу регулярність та безпеку перевезень та потребує постійних дотацій з міського бюджету.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

<i>Групи (підгрупи)</i>	<i>Так</i>	<i>Ні</i>
Громадяни (пасажирів)	так	-
Держава (місцева влада)	так	-
Суб'єкти господарювання	так	-

2. Цілі державного регулювання

Цілі державного регулювання для розв'язання проблеми:

- Приведення тарифу у відповідність до економічно обґрунтованих витрат.
- Забезпечення стабільної роботи та належного технічного стану тролейбусного парку.
- Зменшення навантаження на місцевий бюджет у частині покриття збитків підприємства.
- Забезпечення безпечного та безперебійного перевезення пасажирів.

Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

<i>Вид альтернативи</i>	<i>Опис альтернативи</i>	
Альтернатива 1	Залишити діючий тариф – 5,0 грн	Неприйнятно, оскільки це призведе до банкрутства підприємства, надмірного дефіциту бюджету міста та зупинки електротранспорту.
Альтернатива 2	Встановлення тарифу на рівні повної собівартості (46,71 грн)	Неприйнятно, оскільки такий тариф буде надто обтяжливим для громадян та призведе до різкого зниження пасажиропотоку.
Альтернатива 3	Встановлення тарифу у розмірі 10,00 грн	Є компромісним рішенням, яке частково покриває витрати та є соціально прийнятним. Оптимальний варіант, який дозволяє балансувати між інтересами населення та виживанням підприємства.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави (органів місцевої влади)

<i>№ з/п</i>	<i>Вид альтернативи</i>	<i>Вигоди</i>	<i>Витрати</i>
1.	Альтернатива 1	Відсутність необхідності проведення регуляторної процедури та соціальної напруги.	Значні витрати бюджету громади на покриття збитків підприємства. Ризик зупинки критичної інфраструктури.
2.	Альтернатива 2	Повна відсутність витрат з бюджету міста на покриття витрат підприємства.	Висока соціальна напруга, необхідність значного збільшення бюджетних асигнувань на пільгові виплати через зростання вартості послуг з перевезення пасажирів електротранспортом.
3.	Альтернатива 3	Часткове зменшення навантаження на місцевий бюджет. Збереження стабільності роботи комунального транспорту. Баланс між бюджетом та спроможністю мешканців.	Витрати на адміністрування процесу зміни тарифу (публікація рішення).

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

<i>№ з/п</i>	<i>Вид альтернативи</i>	<i>Вигоди</i>	<i>Витрати</i>
1.	Альтернатива 1	Мінімальні витрати на проїзд	Погіршення якості послуг, збільшення інтервалів руху через брак коштів на ремонт, ризик повної відсутності послуги.
2.	Альтернатива 2	Потенційне покращення якості послуг та оновлення автопарку за рахунок високого доходу	Непомірне фінансове навантаження на сімейні бюджети. Відмова більшості пасажирів від використання електротранспорту.
3.	Альтернатива 3	Забезпечення стабільного та безпечного надання послуги. Доступність, проїзду порівняно з приватними перевізниками.	Збільшення витрат на одну поїздки на 5,00 грн, що є прийнятним.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

<i>Показник</i>	<i>великі</i>	<i>середні</i>	<i>малі</i>	<i>мікро</i>	<i>разом</i>
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, од.	-	1	-	-	1
Питома вага групи у загальній кількості, (%)	-	100	-	-	100

<i>Вид альтернативи</i>	<i>Вигоди</i>	<i>Витрати</i>
Альтернатива 1	Відсутність витрат	Нарощування заборгованості, неможливість виплати заробітної плати та оплати за електроенергію.
Альтернатива 2	Повне покриття витрат, можливість технічного розвитку без залучення бюджетних коштів.	Ризик втрати пасажиропотоку (до 90%), що унеможливило очікуваний дохід.
Альтернатива 3	Збільшення доходу підприємства, що дозволяє забезпечити закупівлю запчастин та стабільну роботу мережі.	Друк нових квитків та проведення інформаційної кампанії.

<i>Сумарні витрати за альтернативами</i>	<i>Сума витрат, гривень</i>
Альтернатива 1 (тариф - 5,0 грн)	38 986 337 (Розрахунок: Різниця 41,71 грн між собівартістю та тарифом × 934,7 тис. пас.)
Альтернатива 2. (тариф - 46,71 грн)	21 060 Тільки адміністрування. Компенсація збитків 0 грн, проте критичний ризик зупинки транспорту через втрату пасажирів.
Альтернатива 3. (тариф - 10,00 грн)	34 324 547 (Розрахунок: Різниця 36,71 грн × 934,7 тис. пас. + 21 060 грн адміністрування).

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

<i>№ з/п</i>	<i>Витрати</i>	<i>За перший рік (грн)</i>	<i>За 5 років (грн)</i>
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю)	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг та інших послуг	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари, друк нових квитків тощо)	4 500,0	4 500,0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	0	0

8	Інше (витрати на ознайомлення з актом, інформування населення, заміна табличок)	2 392,0 (46год*52грн/год)	2 392,0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8)	6 892,0	6 892,0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, (од)	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10)	6 892,0	6 892,0

Ці витрати є невеликі порівняно з вигодою, яку отримає підприємство від збільшення виручки. Це підтверджує доцільність прийняття рішення.

4. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)

<i>Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)</i>	<i>Бал результативності (1-4)</i>	<i>Коментарі щодо присвоєння відповідного бала</i>
Альтернатива 1 (залишення діючого тарифу – 5,00 грн)	1	Не забезпечує досягнення жодної цілі. Веде до зупинки підприємства та неможливості надання послуг.
Альтернатива 2 (тариф на рівні собівартості 46,71 грн)	2	Забезпечує фінансову стабільність підприємства, але є велика загроза втрати пасажиропотоку
Альтернатива 3 (встановлення тарифу – 10,00 грн)	4	Оптимально поєднує інтереси громади та підприємства

Рейтинг результативності (порівняння вигод та витрат)

<i>Рейтинг результативності</i>	<i>Вигоди (підсумок)</i>	<i>Витрати (підсумок)</i>	<i>Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу</i>
Альтернатива 1	Відсутність незадоволення населення	Великі збитки підприємства, збільшення навантаження на бюджет міста.	Спосіб не дає можливості розвитку підприємства, а саме електротранспорту міста.
Альтернатива 2	Відсутність дотацій з бюджету міста, розвиток підприємства	Незадоволення громадян, втрата пасажирів, ріст витрат з бюджету міста.	Економічно вигідно для підприємства, але соціально неможливо для впровадження.
Альтернатива 3	Покращення фінансового стану підприємства, збереження доступності послуг	Незначні адміністративні витрати, допустимі витрати для громадян.	Найбільш оптимальний варіант, розумний компроміс.

Аргументи та ризики

<i>Рейтинг</i>	<i>Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи</i>	<i>Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта</i>
Альтернатива 1	Відмова: призведе до банкрутства КП БМР «Тролейбусне управління» та повної зупинки електротранспорту в місті.	Високий ризик: інфляція та ріст цін на енергію зроблять роботу підприємства неможливою.
Альтернатива 2	Відмова: тариф у 46,71 грн є економічно обґрунтованим за документами, але фактично невідомим для мешканців громади.	Високий ризик: відмова громадян від послуг електротранспорту, перехід на інші види транспорту.
Альтернатива 3	Обрана: тариф 10,00 грн забезпечує баланс інтересів - дозволяє підприємству покривати критичні витрати (фонд оплати праці, електроенергія), зберігаючи при цьому доступність послуги для більшості верств населення.	Середній ризик: подальше зростання цін на електроенергію може вимагати нового перегляду тарифу в майбутньому. На даний час відповідає ринковій та соціальній ситуації.

5. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Даним регуляторним актом - рішенням виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському електричному транспорті в місті Біла Церква» - розв'язання зазначеної у першому розділі Аналізу регуляторного впливу проблеми буде здійснюватися за допомогою наступних механізмів:

1. Механізм нормотворчої діяльності органів місцевого самоврядування: підготовка відповідного проекту рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради (із застосуванням визначених Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»), процедур прийняття рішення та його оприлюднення, набрання чинності.

2. Механізм економічного регулювання: встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги міського електричного транспорту, що базується на розрахунках собівартості та фінансово-господарських показниках діяльності КП БМР «Тролейбусне управління».

3. Механізм взаємодії із територіальною громадою: забезпечення належного, відкритого доступу до інформації про зміну тарифу.

4. Механізм контролю: моніторинг якості надання послуг з перевезення, а також контроль за дотриманням виконання вимог регуляторного акта.

Заходи, які мають здійснити органи місцевого самоврядування для впровадження регуляторного акта:

- розробка проекту рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському електричному транспорті в місті Біла Церква» та підготовка даного Аналізу регуляторного впливу;
- оприлюднення проекту рішення на офіційному вебсайті Білоцерківської міської ради для отримання пропозицій та зауважень від громадськості;
- перевірка проекту рішення на відповідність принципам державної регуляторної політики;
- прийняття рішення виконавчим комітетом після завершення терміну обговорення;
- офіційне оприлюднення рішення у встановленому законодавством порядку;
- здійснення заходів з базового, повторного та періодичного відстеження результативності регуляторного акта.

Запропонований проект регуляторного акта відповідає наступним принципам державної регуляторної політики, а саме:

- Доцільності – врегулювання питання щодо розрахунку тарифу у відповідності до вимог Наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 року №940 «Про

затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)»;

- Ефективності – запровадження акта дасть змогу стабілізувати фінансовий стан стратегічного комунального підприємства та реалізувати повноваження органу місцевого самоврядування згідно із Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні»;
- Прозорості – проект рішення та АРВ оприлюднюються для вільного доступу на офіційних ресурсах ради;
- Врахування громадської думки – надання можливості громадянам та суб'єктам господарювання подавати пропозиції протягом місяця з дня оприлюднення.

Для належної інформованості громадян та суб'єктів господарювання рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради буде оприлюднено на офіційному сайті Білоцерківської міської ради та її виконавчих органів: <https://bc-rada.gov.ua> , <https://new.bc-rada.gov.ua>.

Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми й ґрунтується на загальнообов'язковості виконання норм зазначеного рішення учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів електричним транспортом.

6. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація даного регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування. Навпаки, встановлення економічно обґрунтованого тарифу дозволить зменшити обсяги фінансової допомоги з бюджету громади на покриття різниці в тарифах та збитків комунального підприємства.

Проект рішення не містить дискримінаційних або таких, що обмежують конкуренцію норм, оскільки перевезення тролейбусами у місті здійснює виключно КП БМР «Тролейбусне управління», регулювання поширюється на 1 суб'єкта господарювання, який відноситься до категорії великого/середнього підприємництва.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради

(назва державного органу)

<i>Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)</i>	<i>Планові витрати часу на процедуру, (год)</i>	<i>Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата, грн/год)</i>	<i>Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта</i>	<i>Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання</i>	<i>Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), грн</i>
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	20	52,0	4	1	1 040,0
2. Поточний контроль за суб'єктом	-	-	-	-	-

господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	40	52,0	4	1	2 080,0
виїзні	16	52,0	1	1	832,0
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	20	52,0	1	1	1 040,0
7. Інші адміністративні процедури (уточнити):	10	52,0	2	1	520,0
Разом за рік	X	X	X	X	5 512,0
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	5 512,0

Державне регулювання на даному етапі не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

<i>Порядковий номер</i>	<i>Назва державного органу</i>	<i>Витрати на адміністрування регулювання за рік, гривень</i>	<i>Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п'ять років, гривень</i>
1	Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради	5 512,0	5 512,0
Сумарно бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва		5 512,0	5 512,0

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії запропонованого регуляторного акта — необмежений (до моменту прийняття наступного регуляторного акта).

Необхідність перегляду тарифу та прийняття нового регуляторного акта виникне у разі зміни економічних чинників, що не залежать від діяльності підприємства, зокрема:

- зміни вартості електроенергії для промислових споживачів;
- зміни розміру мінімальної заробітної плати та галузевих коефіцієнтів;
- зростання цін на запчастини, комплектуючі та матеріали для ремонту контактної мережі й рухомого складу;
- змін у податковому законодавстві України.

Згідно з Порядком формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 року №940, перегляд рівня тарифів може здійснюватися у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та праці, що не залежать від перевізника, у тому числі в разі зміни вартості енергоносіїв та паливно-мастильних матеріалів більш ніж на 10 відсотків.

Запровадження даного акта забезпечить стабільність роботи КП БМР «Тролейбусне управління» до наступного суттєвого коливання цін на ринку ресурсів.

8. Визначення показників результативності регуляторного акта

Для оцінки результативності дії даного регуляторного акта будуть використані наступні показники:

1. Кількість суб'єктів господарювання, на які поширюється дія даного регуляторного акта.
2. Кількість діючих троллейбусних маршрутів загального користування в місті Біла Церква.
3. Кількість троллейбусів, які щоденно виконують перевезення пасажирів на маршрутах (середньодобовий випуск рухомого складу).
4. Розмір надходжень від сплати податків підприємством до бюджету Білоцерківської міської територіальної громади.
5. Сума сплаченого єдиного внеску (ЄСВ) на загальнообов'язкове державне соціальне страхування працівників підприємства.
6. Обсяг виручки від реалізації разових квитків (у гривнях).
7. Кількість скарг та звернень громадян щодо якості надання послуг з перевезення пасажирів на троллейбусних маршрутах.
8. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та громадян про основні положення регуляторного акта.

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься відділом транспорту та зв'язку Білоцерківської міської ради на основі фактичних показників діяльності суб'єкта господарювання.

1. Вид відстеження:
 - Базове відстеження: здійснюється до дня набрання чинності даним регуляторним актом.
 - Повторне відстеження: здійснюється через рік з дня набрання чинності актом. Під час нього порівнюються показники «до» та «після» зміни тарифу.
 - Періодичне відстеження: здійснюється раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження.
2. Методи проведення відстеження: для відстеження результативності буде використовуватись статистичний метод. Він полягає у зборі та аналізі офіційних звітів підприємства.

3. Дані, на основі яких буде проводитися відстеження:

- Фінансова звітність підприємства.
- Дані про кількість проданих разових квитків.
- Дані бухгалтерського обліку щодо сплати податків та ЄСВ.
- Кількість звернень та скарг громадян.
- Моніторинг випуску тролейбусів на лінію та дотримання графіків руху графіки руху.

4. Виконавець заходів з відстеження: Відділ транспорту та зв'язку Білоцерківської міської ради.

Начальник відділу транспорту та зв'язку
Білоцерківської міської ради



Олена ШЕВЧЕНКО