

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту регуляторного акта – проекту рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі».

Аналіз регуляторного впливу розроблено на виконання та з дотриманням вимог ст. 8, 9 та 13 Закону України від 11.09.2003 №1160-IV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та з урахуванням Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151).

I. Визначення проблеми

Ефективне функціонування міського пасажирського транспорту є однією з найважливіших умов розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери міста.

У зв'язку з розвитком міста збільшується навантаження на громадський транспорт неминуче виникають проблеми, пов'язані з наданням транспортних послуг населенню. Транспортна система міста для пасажирів повинна мінімізувати витрати часу та спрямувати його на здійснення продуктивної діяльності. Питання надання послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом є сферою загальних інтересів підприємців та органів місцевої влади, а саме: для підприємців – це здійснення господарської діяльності з метою отримання прибутку, для громади – вирішення питання комфортного та своєчасного проїзду в межах міста, для держави – це надходження додаткових коштів до місцевого бюджету, утримання та створення нових робочих місць. Основна проблема, що склалась на цей час: невідповідність собівартості перевезень діючим тарифам, затвердженим рішенням виконавчого комітету Дніпровської міської ради від 20.02.2018 № 158.

Станом на 01.12.2018 тарифи на проїзд в автобусах, що працюють у звичайному режимі руху становлять:

- на соціально значущих маршрутах 3,50 грн.
- на маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення вартість проїзду становить 7 грн. за одну поїздку з одного пасажирів.

Тарифи, що були прийняті цим рішенням лише частково покривають собівартість витрат на забезпечення діяльності підприємств - перевізників з обслуговування міських автобусних маршрутів загального користування у м. Дніпрі.

За період дії рішення змінилися умови виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників, та

економічна ситуація, що склалася в останній час призвела до суттєвого підвищення цін, та безпосередньо впливає на собівартість надання послуг з перевезення пасажирів, а саме:

- підвищення розміру мінімальної заробітної плати;
- зростання цін на паливно-мастильні матеріали;
- зростання цін на запчастин, шини, акумуляторні батареї (які частково або в повній мірі ввозяться в Україну з-за кордону, а розрахунки здійснюються в іноземній валюті);
- зростання цін на світло, газ, теплоенергію;
- зростання цін на оренду приміщень, територій;
- зростання цін на охорону будівель, автостоянок;
- зростання цін на послуги сторонніх організацій.

Як наслідок, суттєво знизилась якість надання послуг з перевезення пасажирів, що викликає багато нарікань зі сторони мешканців міста. У зв'язку зі збитковістю перевезень перевізники у повній мірі не в змозі забезпечити належну якість технічного стану автобусів, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечувати безпеку руху, що в свою чергу підвищує аварійність та може призвести до дорожньо-транспортних пригод.

Існуюча проблема поширюється на території всього міста та безпосередньо впливає на всіх членів територіальної громади, що користуються даним видом послуг та суб'єктів господарської діяльності, які займаються пасажирськими перевезеннями та не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів у зв'язку з тим, що державою прийнята низка законів та інших нормативних актів, які регламентують діяльність виконавчих органів місцевого самоврядування в цьому напрямку.

Невідповідність собівартості перевезень пасажирів з діючим тарифом становить під загрозу стабільність забезпечення населення послугами з пасажирських перевезень на міських маршрутах і може призвести до суттєвого обмеження надання їх послуг споживачам, а також до несвочасної оплати обов'язкових платежів до бюджетів усіх рівнів.

Визначення причин проблеми

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 (надалі – Методика).

Відповідно до п. 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%.

У зв'язку з підвищенням з 01.11.2018 рівня мінімальної заробітної плати до 3700 грн. значно зросли прямі витрати на оплату праці та податки, що сплачує перевізник згідно вимог законодавства, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд в міському транспорті.

Показники	2017 рік, грн.	2018 рік, грн.	Підвищення, %
Дизельне пальне	25,00	31,00	24
Заробітна плата	3200,00	3700,00	15,6
Єдиний податок	640,60	740,00	15,6

Дія регуляторного акта чітко регламентує відносини між громадою міста, суб'єктами господарювання в сфері надання послуг з перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування та органами місцевого самоврядування.

Прийняття регуляторного акта – рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів та багажу» дасть можливість суб'єктам господарювання-перевізникам здійснювати діяльність з надання транспортних послуг територіальній громаді міста з мінімальними збитками, а територіальна громада міста отримає більш якісний сервіс пасажирських перевезень у місті.

Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:

№ з/п	Групи (підгрупи)	Так	Ні
1	Громадяни	+	-
2	Органи місцевого самоврядування	+	-
3	Суб'єкти господарювання (перевізники), в т.ч. суб'єкти малого підприємництва	+	-

Проблема підвищення рівня тарифів з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування 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 п.п. 2 п. «а» ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (зі змінами) 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 методику розрахунку тарифів за видами перевезень;

– наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 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

Метою розробки та впровадження проекту рішення виконавчого комітету міської ради є:

- забезпечення прозорості та прогнозованість тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах;
- недопущення необґрунтованого підвищення тарифів;
- підвищення рівня безпеки та якості транспортного обслуговування для населення;
- створення прозорого та конкурентного середовища між перевізниками пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах;
- приведення у відповідність тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу до економічно обґрунтованого рівня.

Впровадження регуляторного акта дозволить виконати одне з основних завдань регулювання та контролю в діяльності пасажирського автомобільного транспорту – забезпечення інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення автомобільним транспортом незалежно від форм власності.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження діючих тарифів.
Альтернатива 2	Збереження діючих тарифів за рахунок зниження витрат перевізників на паливно-мастильні матеріали, запасні частини, тощо.
Альтернатива 3	Підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня

Оцінка впливу на сферу інтересів держави та органу місцевого самоврядування

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Зменшення надходжен-

		<p>ня коштів до міського бюджету;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу;</p> <p>втрати кваліфікованих працівників підприємств через недотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>погіршення послуг з обслуговування автобусних маршрутів.</p> <p>Крім того, не виконується норма відповідно до Методики перегляду рівня тарифів у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, у тому числі при зміні вартості пального більш ніж на 10%</p>
Альтернатива 2	Відсутні	<p>Поступове зменшення надходження коштів до міського бюджету;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу;</p> <p>втрати кваліфікованих працівників підприємств через недоотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>погіршення якості послуг з обслуговування автобусних маршрутів.</p>
Альтернатива 3	Збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів від сплати обов'язкових податків, збереження робочих місць, оптимізація транспортної мережі	<p>Необхідність підняття соціальних стандартів для населення;</p> <p>витрати часу та матеріальних ресурсів для підготовки регуляторного акта та забезпечення</p>

	міста	<p>виконання його вимог; проведення процедур з відстеження результативності його дії; поява незадоволених громадян міста підвищенням вартості проїзду; збільшення кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду; підвищення розміру компенсаційних виплат за пільговий проїзд.</p>
--	-------	---

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними	<p>погіршення технічного стану транспортних засобів; збільшення дорожньо-транспортних пригод; зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне обслуговування транспортних засобів; поступове припинення обслуговування найбільш збиткових маршрутів;</p>
Альтернатива 2	Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаться незмінними	<p>поступове невиконання умов договору щодо кількості транспортних засобів які повинні обслуговувати маршрути; збільшення інтервалу руху між відправленнями; переповнені пасажирами транспортні засоби; збільшення ймовірності дорожньо-транспорт-</p>

Альтернатива 3	Підвищення тарифів шляхом приведення їх до економічно-обґрунтованого рівня; підвищення якості надання транспортних послуг; покращення рівня безпеки руху на дорогах; оновлення рухомого складу транспортних засобів;	них пригод; збільшення витрат для громадян за транспортні послуги
----------------	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання малих й мікропідприємств, що виникають внаслідок дії регуляторного акта, буде однаковою за альтернативами, у зв'язку зі специфікою галузі.

Станом на 01.12.2018 облікові дані отримано від департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	–	–	3	16	19
Питома вага групи у загальній кількості, (%)	–	–	15,8	84,2	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	збитки від економічно необґрунтованих тарифів; погіршення технічного стану рухомого складу підприємств; втрата кваліфікованих працівників внаслідок недотримання належного рівня оплати праці; збільшення дорожньо-транспортних пригод;

		<p>зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне технічне обслуговування транспортних засобів;</p> <p>поступове банкрутство</p>
Альтернатива 2	Відсутні	<p>Зменшення витрат на пальне та мастило;</p> <p>відсутність коштів на оновлення парку;</p> <p>збитки від економічно необґрунтованих тарифів;</p> <p>погіршення технічного стану рухомого складу через використання неякісного пального, мастила;</p> <p>втрата кваліфікованих працівників через недотримання належного рівня оплати праці;</p> <p>збільшення дорожньо-транспортних пригод;</p> <p>зменшення кількості рейсів через відсутність можливості забезпечувати транспортні засоби необхідною кількістю пального;</p> <p>поступове банкрутство</p>
Альтернатива 3	<p>Підвищення продуктивності та конкуренто-спроможності господарської діяльності суб'єктів господарювання;</p> <p>отримання автопідприємствами вигоди від здійснення діяльності з надання транспортних послуг на міських маршрутах;</p> <p>гідна оплата праці найманого персоналу;</p> <p>підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів.</p>	<p>Витрати на провадження господарської діяльності спрямованої на забезпечення надання якісних послуг з перевезення пасажирів</p>

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей.

Оцінка ступеня досягнення визначених цілей здійснюється за чотирибальною системою, де:

4 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

2 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 – цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Рейтинг результативності	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	2	Вирішення питання за альтернативою 1 може призвести до: погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення якості послуг, втрати кваліфікованих фахівців, що в свою чергу, ставить під загрозу постійне задоволення потреб населення міста в автоперевезеннях
Альтернатива 2	2	Вирішення питання за альтернативою 2 дозволить частково вирішити проблему, проте вільні кошти в міському бюджеті для покриття витрат перевізників, у зв'язку з встановленим необґрунтованим тарифом, відсутні; навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції між автоперевізниками.

Альтернатива 3	3	<p>Вирішення питання за альтернативою 3 сприятиме:</p> <p>забезпеченню організації стабільної роботи громадського транспорту;</p> <p>створенню умов для реалізації вимог ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» (тарифна політика на автомобільному транспорті має: задовольняти підприємницький інтерес; забезпечувати розвиток автомобільного транспорту; стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень; застосовувати сучасні типи транспортних засобів)</p>
----------------	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	<p>Перешкоджає реалізації державної політики у сфері автомобільного транспорту;</p> <p>зменшує можливості покращення умов перевезення пасажирів;</p> <p>забезпечення функціонування автобусних маршрутів у місті</p>	<p>Зміни до чинних актів міської ради, соціальна криза підвищення вартості паливно-мастильних матеріалів згідно з вимогами Методики, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175</p>
Альтернатива 2	<p>Перешкоджає здійсненню перевезень пасажирів за економічно-обґрунтованими тарифами;</p> <p>проведенню належних та своєчасних ремонтів транспортних засобів;</p> <p>досягненню сталих економічних умов роботи;</p> <p>задоволення підприємницького інтересу</p>	<p>Зміни до чинних актів міської ради, соціальна криза підвищення вартості паливно-мастильних матеріалів згідно з вимогами Методики, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175</p>
Альтернатива 3	Сприяє підвищенню яко-	Зміни до чинних актів міської

	сті надання транспортних послуг; покращенню рівня безпеки руху на дорогах; підвищенню рівня оплати праці	ради, соціальна криза підвищення вартості паливно-мастильних матеріалів згідно з вимогами Методики, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175
--	--	---

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

Механізмом розв'язання проблеми є приведення тарифу до економічно обґрунтованого рівня шляхом прийняття рішення «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі».

У зв'язку зі збільшенням вартості на паливно – мастильні матеріали, посиляючись на методику розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджену Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, до департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради, надійшли розрахунки тарифів від підприємств – перевізників.

Посилаючись на Закон України «Про ціни і ціноутворення» (зі змінами) органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної цінової політики у межах повноважень, визначених законом.

Таким чином, встановивши граничну ціну 4,50 грн., на соціально значущих маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, та які не віднесено до державного (регіонального) замовлення, а також граничну вартість 8,00 грн., на маршрутах загального користування, департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради створює умови для отримання вигоди від надання транспортних послуг з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі, та забезпечує захист інтересів пасажирів від необґрунтованого збільшення вартості проїзду, в подальшому контролює вартість перевезень яку суб'єкт господарювання – перевізник не може перевищувати. Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми й ґрунтується на загальнообов'язковому виконанні всіма учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів та багажу на автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпро.

Рішення виконавчого комітету Дніпровської міської ради набуває чинності з дня його офіційного оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги. ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Орієнтовний термін дії регуляторного акта становить 2 роки, проте можливий вплив зовнішніх чинників, а саме, внесення змін до законодавчих і нормативно – правових актів, 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 %. У такому разі регуляторний акт буде переглянуто із внесенням до нього відповідних змін або його скасуванням.

VIII. Визначення показників результативності акта

З метою відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

Показник результативності	Перший рік запровадження	За 2 роки дії РА (очікуване)
Кількісні (прогнози)		
Кількість діючих міських автобусних маршрутів, (од.)	123	123
Обсяг робіт з капітального ремонту рухомого складу, (%)	40	100
Кількість автобусів, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах, (од.)	1601	1601
Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг (од.)	400	300
Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міських автобусних маршрутах загального користування (млн. грн.)	22,00	19,80
Якісні (у бальній системі в межах розділу IV)		
Показники якості надання послуг пасажирського транспорту загального користування (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо)	2	3
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання, (%)	4	5

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

Строки проведення відстеження результативності дії регуляторного акта:

Базове повторне та періодичне відстеження результативності регуляторного акту буде проведено у терміни, визначені Законом 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 № 308 (зі змінами).

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися департаментом транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

У разі виявлення нерегульованих питань та проблемних аспектів шляхом проведення аналізу показників дії цього акта, їх буде виправлено шляхом внесення відповідних змін.

Проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу на оприлюднено офіційному веб-сайті Дніпровської міської ради (dniprograda.gov.ua) у розділі «Регуляторна політика».

В.о. директора департаменту транспорту
та транспортної інфраструктури
Дніпровської міської ради



О. В. Власенко

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, заплановані з 19.11.2018 по 07.12.2018 (протокол додається).

№ п/п	Вид консультацій	Кількість учасників осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робоча нарада з питань встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпрі	17	Визначення оптимального розміру нового тарифу на послуги з пасажирських перевезень

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів мікро та малого підприємництва:

- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання: 19 одиниць, питома вага яких складає 100%.

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

Маршрутна мережа міста складається із 123 автобусних маршрутів, які обслуговує 1601 автобус. Витрати, що несе перевізник при затвердженні даного рішення на одиницю задіяного транспорту становлять 5 грн. (оновлення в салонах транспортних засобів інформацію про зміну вартості проїзду).

№ п/п	Витрати	За перший рік	За два роки
1	Витрати на оборотні активи (5 грн.*1601 автобус = 8005 грн.)	8005,00	16 010,00
Разом витрат		8005,00	16 010,00

4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва.

Державне регулювання рішення не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган, який несе витрати пов'язані з розробкою регуляторного акта, контролем за його виконанням, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акта – департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Строк, який займають усі етапи прийняття регуляторного акта здійснюється відповідно до вимог Закону України від 11.09.2003 № 1160-IV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та з урахуванням Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151).

№ п/п	Процедура регулювання суб'єктів малого й мікро підприємництва	Планові витрати часу на процедуру, (години)	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) грн./година)	Оцінка кількості процедур за рік	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), грн	Витрати на адміністрування регулювання (за 2 роки), грн
1	Підготовка, організація обговорення та надання на затвердження виконавчого комітету Дніпровської міської ради проекту регуляторного акта	70	66,28	1	4639,60	9279,20
2	Проведення процедур з перевірки результативності дії	20	66,28	1	1325,60	2651,20

	регуляторного акта						
3	Внесення відповідних змін до договорів, в частині вартості проїзду	10	66,28	1	662,80	1325,60	
4	Внесення відповідних змін до паспортів маршрутів	60	66,28	1	3976,80	7953,60	
5	Разом за рік*				10604,80	21209,60	
* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації, та на кількість процедур за рік.							

Посадовими обов'язками спеціаліста департаменту транспорту та транспортної інфраструктури передбачено здійснення на вищенаведеної зазначеної діяльності, тобто додаткових витрат на адміністрування регулювання не передбачається.

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

№ п/п	Показник	Перший рік регулювання, грн.	За два роки, грн.
1	Сумарні витрати суб'єктів малого та мікро підприємництва на виконання запланованого регулювання	8005,00	16010,00
2	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого та мікро підприємництва	10604,80	21209,60
3	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання (рядки 1+2)	18609,80	37219,60

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

Для суб'єктів підприємництва, що працюють в транспортній галузі, коригуючим (пом'якшувальним) заходом є можливість коригування тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування, розрахунок яких виконано відповідно Методики, що створить умови для захисту автоперевізників від провадження збиткової господарської діяльності, його коригування в спосіб, визначений чинним законодавством України.