*Аналіз впливу регуляторного акту*

***проекту рішення виконавчого комітету Житомирської міської ради***

***«Про затвердження вартості проїзду в громадському транспорті Житомирської міської об’єднаної територіальної громади»***

**І. Визначення проблеми**

Причини та умови виникнення проблеми:

* невідповідність собівартості перевезень пасажирів діючому тарифу;
* неможливість подальшого розвитку екологічно чистого міського громадського транспорту у місті через зношеність рухомого складу.

Відповідно до 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, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009 року № 1175 (далі- Методика). Відповідно до п.1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв’язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

<На ><сьогоднішній ><день >підприємства, що здійснюють міські пасажирські перевезення потребують перегляду ><>><> ><діючих ><тарифів ><на ><послуги з ><пасажирських перевезень у зв’язку з постійним ростом ><фактичних ><витрат><, які не залежать від господарської діяльності підприємств - перевізників.

У зв’язку з постійним зростанням витрат, під загрозою зриву дотримання інтервалів руху на автобусних маршрутах, також виконання в необхідних обсягах робіт з поточного та капітального ремонту транспорту, реконструкції і модернізації основних засобів.

Невідповідність собівартості перевезень пасажирів діючому тарифу ставить під загрозу стабільність забезпечення населення міста послугами з пасажирських перевезень і може призвести до:

* припинення або суттєвого обмеження надання послуги споживачам міста;
* росту плинності кадрів;
* несвоєчасного здійснення податкових платежів;
* утворення заборгованості із заробітної плати на автопідприємствах.

Так, на КП «ЖТТУ» ЖМР невідповідність собівартості перевезень діючому тарифу складає на електротранспорті 57,5%, на автобусах – 59% від економічно обґрунтованого тарифу.

Негативним наслідком невідповідності тарифу рівню економічно-обґрунтованих витрат є подальший фізичний знос основних засобів автопідприємств, що може призвести до підвищення аварійності та зниження якості послуги пасажирських перевезень.

Так, на КП «ЖТТУ» ЖМР фізичний знос рухомого складу за 2019 рік становить 94%.

* 1. Суб’єкти, на яких проблема справляє негативний вплив:

|  |  |
| --- | --- |
| Для суб’єктів підприємницької діяльності | - ріст собівартості перевезень та зниження рентабельності господарської діяльності. |
| Для місцевої влади | - дисбаланс інтересів пасажирів та автоперевізників |
| Для населення | - відсутність доходів у перевізників призводить до погіршення технічного обслуговування транспортних засобів що в свою чергу впливає на безпеку перевезень та якість обслуговування пасажирів |

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи | Так | Ні |
| Громадяни | так |  |
| Органи місцевого самоврядування | так |  |
| Суб’єкти господарювання | так |  |

* 1. Обґрунтування необхідності державного регулювання та неможливості розв’язання проблеми за допомогою чинного регулювання:

чинне регулювання не забезпечує розв’язання проблеми, оскільки постійно зростає вартість на технічне обслуговування.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Основна ціль державного регулювання – забезпечення реалізації єдиної тарифної політики на перевезення пасажирів громадським транспортом, які працюють у звичайному режимі руху та режимі маршрутного таксі, основні завдання якої спрямовані на:

забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств – суб’єктів господарювання на громадському транспорті незалежно від форм власності;

забезпечення якісного та безпечного функціонування громадського транспорту;

встановлення на міських автобусних транспортних засобах засоби обладнання автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; міського ринку транспортних послуг та суб’єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері громадського транспорту;

збільшення можливостей суб’єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток громадського транспорту;

створення рівних умов для роботи всіх суб’єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері пасажирських перевезень, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;

охорона довкілля від шкідливого впливу громадського транспорту.

Запровадження даного регуляторного акту - встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських громадських маршрутах загального користування має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток громадського транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень та залучити до роботи сучасні транспортні засоби.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення визначених цілей**

1. Визначення альтернативних способів:

Серед альтернативних способів досягнення цілей є:

1. Залишити існуючу вартість проїзду у міському автомобільному транспорті без змін.
2. Прийняти проект рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення вартості проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування».
3. Надання перевізникам Житомирської об’єднаної територіальної громади дотації на покриття витрат, невідшкодованих існуючою вартістю проїзду; вартість проїзду не змінювати.

Для проведення оцінки альтернативних способів досягнення цілей обираємо першу та другу альтернативу.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1  Залишити існуючу вартість проїзду у міському автомобільному транспорті без змін. | Дана альтернатива не сприятиме утриманню рівня якості пасажирських перевезень на відповідному рівні, оскільки ситуація, що склалася на автопідприємствах, є досить складною і потребує вирішення. В іншому випадку можливе порушення графіків руху та не виконання на належному рівні технічного обслуговування транспортних засобів, що негативно вплине на безпеку дорожнього руху.  Спосіб є неприйнятним, оскільки підприємства отримуватимуть збитки, і як наслідок населення не отримає належних послуг. |
| Альтернатива 2  Прийняти проект рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення вартості проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування» | Прийняття акта є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей щодо вирішення описаних вище проблем. Це задовільнить підприємницький інтерес, сприятиме досягненню сталих економічних умов роботи перевізників, збільшить можливості суб’єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у якісних послугах.  Спосіб є прийнятним, оскільки забезпечується досягнення встановлених цілей. |

Інші способи, що не передбачають внесення змін, запропонованих проектом акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Існуюча проблема не сприятиме врегулюванню ситуації з організацією пасажирських перевезень; недотримання вимог чинного законодавства у частині перегляду рівня тарифів |
| Альтернатива 2 | Вирішення питання безперебійного і якісного надання послуг з перевезення пасажирів | Збільшення видатків бюджетних коштів для відшкодування вартості перевезення пасажирів пільгових категорій |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Вартість проїзду залишається без змін | Поглиблення проблеми щодо несвоєчасного та не в повному обсязі отримання послуг з перевезення |
| Альтернатива 2 | Запобігання необґрунтованому підвищенню тарифів; забезпечення потреб у якісному та безпечному перевезенні | Збільшення витрат на проїзд у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху |

Оцінка впливу на сфері інтересів суб’єктів господарювання:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | 2 | 1 | 11 | 14 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | 14 | 7 | 79 | 100 |

*\* Інформація надана Головним управлінням статистики у Житомирській області*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Відсутність підприємницького інтересу, погіршення фінансового стану суб’єктів господарювання |
| Альтернатива 2 | Можливість працювати беззбитково і надавати якісні та безпечні послуги | Можливе зменшення пасажиропотоку внаслідок збільшення розміру тарифу |

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1 | Відсутні |
| Альтернатива 2  Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання)») | 7 540,00 грн/рік на одного суб’єкта господарювання середнього підприємництва. Сумарні витрати на всіх суб’єктів господарювання складають 15 080,00 грн/рік |

Прийняття запропонованого проекту рішення забезпечить вирішення проблеми і є на даний момент виходом із ситуації, що склалася. Даний проект відповідає принципам державної регуляторної політики, а саме: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності та принципу прозорості і врахування громадської думки.

**IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1 | 1 | Відсутність регулювання |
| Альтернатива 2 | 4 | Альтернатива найбільшою мірою сприятиме досягненню основних цілей регуляторного акта |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи рейтингу |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Поглиблення існуючої проблеми | Не забезпечує вирішення проблеми |
| Альтернатива 2 | Забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги обсягом витрат на їх надання | Збільшення витрат громадян на оплату проїзду у міському пасажирському транспорті, видатків бюджетних коштів для відшкодування вартості перевезення пасажирів пільгових категорій | Врегулювання питання щодо безперебійного і якісного надання послуг з перевезення пасажирів |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | Не вирішує поставлену проблему. Альтернатива є неприйнятною, оскільки існують умови перегляду тарифу, визначені чинним законодавством | Х |
| Альтернатива 2 | Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення поставлених цілей | Зміни умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників |

Вищевказану проблему планується розв’язати шляхом встановлення економічно обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських маршрутах загального користування.

Дане рішення підлягає оприлюдненню в засобах масової інформації.

Ступінь ефективності даного регуляторного акта буде оцінюватися за результатами відстеження діяльності суб’єктів господарювання, пов’язаної з перевезенням пасажирів.

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

Механізм даного регуляторного акту полягає у забезпеченні збалансованості інтересів споживачів послуг та перевізників;

Приведення тарифу до економічно обґрунтованого рівня буде сприяти підвищенню безпеки перевезень та надасть можливість органам місцевого самоврядування оперативно приймати заходи по задоволенню потреб населення в перевезеннях, задовольняти підприємницький інтерес, сприяти 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.

Виконання вимог даного регуляторного акта не потребує значних додаткових витрат з коштів державного, обласного та місцевих бюджетів, а також не потребує витрат на контроль за виконанням вимог даного регуляторного акта.

Проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через рік з дня набрання чинності. Відстеження результативності регуляторного акта здійснюється шляхом:

Проведення соціального опитування респондентів – вибірки підприємств-перевізників з метою встановлення кількісних та якісних значень показників результативності даного регуляторного акта;

Отримання інформації від податкових та статистичних органів про звіти підприємств з метою встановлення кількісних значень показників результативності даного регуляторного акта.

**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**

У разі встановлення тарифу, що буде відповідати собівартості перевезень пасажирів, підприємства та органи місцевого самоврядування отримують вигоди у формі якісної організації пасажирських перевезень в місті.

Громадяни, у разі прийняття запропонованого регуляторного акта, матимуть можливість отримувати більш якісні послуги та безпечне здійснення перевезень.

Дані показники зазначені у таблиці:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Суб’єкти | Вигоди | Витрати |
| Органи місцевого самоврядування | Якісні пасажирські перевезення, зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище, покращення туристичної привабливості | В межах витрат на функціонування відповідних виконавчих органів міської ради і дорадчих, що здійснюють контроль за виконанням умов договорів на перевезення. |
| Суб’єкти господарювання | Матимуть можливість підняти якість перевезень до сучасного рівня | Оновлення рухомого складу, впровадження новітніх технологій |
| Громадяни | Отримають більш якісні та безпечні послуги з перевезення | Відповідно до запровадженого тарифу |

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Термін дії запропонованого регуляторного акта постійний, з можливістю внесення у нього змін шляхом корегування тарифів на перевезення пасажирів автобусами, які працюють у звичайному режимі руху та режимі маршрутного таксі або внесення змін у законодавчі акти, що регулюють дані питання.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

З метою відстеження результативності даного регуляторного акта визначено наступні показники результативності:

Якісні показники:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта.
2. Кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта.
3. Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб’єктами господарювання та/або фізичними особами, пов’язаними з виконанням вимог акта.
4. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта.

Кількісні показники:

1. Кількість перевезених пасажирів.

2. Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг.

3. Відсоток безготівкової оплати за проїзд.

4. Питома вага перевезення міським електротранспортом від усіх пасажироперевезень.

Інформування зацікавлених суб’єктів господарювання та фізичних осіб-підприємців про рішення виконавчого комітету буде здійснено шляхом його оприлюднення в друкованих і електронних засобах інформації.

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

Базове відстеження проблемної ситуації, на врегулювання якої спрямовується дія регуляторного акта, буде здійснюватися відділом транспорту та зв’язку міської ради після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проведено через 1 рік, з дня набрання ним чинності, за результатами якого можливо здійснити порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення неврегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта планується використовувати статистичний метод.

Для цього будуть використовуватися наступні види даних :

* отримання інформації від податкових та статистичних органів про звіти підприємств з метою встановлення кількісних значень показників результативності даного регуляторного акту;
* даних управління транспорту і зв’язку міської ради;
* фінансово-економічні показники діяльності підприємств-перевізників.

Начальник управління Підпокровний К.В.

Виконавець

Марценюк Г.С. 48 12 08

Додаток 1

до аналізу

регуляторного впливу

**ВИТРАТИ**

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на абонентську плату за послуги з GPS-моніторингу, гривень  Витрати на абонентську плату за послуги з автоматизованої системи оплати проїзду (5% від всіх безготівкових розрахунків), гривень  Касова стрічка | 1 440,0  6 000,0  100,0 | 7 200,0  38 000,0  500,0 |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | - | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | - | - |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (сплата штрафних санкцій), гривень | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інші витрати: | - | - |
|  | Інше: | - | - |
| 9 | Разом (сума рядків 1+2+3+4+5+6+7+8) гривень | 7 540,0 | 45 700,0 |
| 10 | Кількість суб’єктів, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 2 | 2 |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 Х рядок 10), гривень | 15 080,0 | 91 400,0 |

**Розрахунок відповідних витрат на одного суб’єкта господарювання**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на абонентську плату за послуги з GPS-моніторингу, гривень  Витрати на абонентську плату за послуги з автоматизованої системи оплати проїзду (5% від всіх безготівкових розрахунків), гривень  Касова стрічка | 1 440,0  6 000,0  100,0 | 1 440,0  8 00,0  100,0 | 7 200,0  38 000,0  500,0 |
| Вид витрат | Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік) | | Витрати за п’ять років |
| Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів) | - | | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій за рік | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу) | - | - | - | - |

\* Вартість витрат, пов’язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | - | - | - | - |

\* Вартість витрат, пов’язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Додаток 2

до аналізу

регуляторного впливу

ТЕСТ  
малого підприємництва (М-Тест)

1. Вимірювання впливу регулювання на суб’єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 12 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 1 (одиниць) та мікропідприємництва 11 (одиниць);

питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 86,0 % (відсотків) (відповідно до таблиці “Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання”.

1. Консультації з представниками малого та мікро- підприємствами на нараді, яка відбулась 10.12.2019 року.

Присутні перевізники: ФОП Савіцька А.А., ФОП Добровінський О.В.,   
ФОП Клінчук І.С., ТОВ «САВ-ТРАНС», ПП «Іваницька Т.В.», ПП «Шеріфф», ПП «ПАТП-2007», ФОП Белявський В.В., КП ЖТТУ:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Вид консультацій | Кількість учасників | Основні результати консультацій |
| 1. | Нарада при начальнику управління транспорту і зв’язку міської ради Підпокровному К.В. | 9 | Отримано інформацію, щодо витрат, які несуть суб’єкти господарювання при запровадженні GPS моніторингу та АСОП, придбання пристроїв відеоспостереження та форми одягу для водія автобусу. За інформацією перевізників вартість абонплати на GPS – 1440 грн/рік, вартість касової стрічки – 100 грн/рік |
| 2. | Телефонні розмови з економічним відділом КП ЖТТУ | - | За даними економічного відділу КП ЖТТУ місячна виручка від безготівкових розрахунків на автобусних маршрутах складає 144 000 грн./рік. Тобто витрати на АСОП будуть 5% від всіх безготівкових розрахунків 6000 грн/рік |

2. Розрахунок витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Найменування оцінки | У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | | | | |
| 1 | Витрати на абонентську плату за послуги з GPS-моніторингу, гривень  Витрати на абонентську плату за послуги з автоматизованої системи оплати проїзду (5% від всіх безготівкових розрахунків), гривень  Касова стрічка | 1 440,0  6 000,0  100,00 | 1 440,0  8 000,0  100,00 | 7 200,0  38 000,0  500,00 |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування | - | - | - |
| 3 | Процедури обслуговування обладнання (витрати на сервісне обслуговування (у разі наявності), гривень | - | - | - |
| 4 | Інші процедури :   |  | | --- | | Податки та збори (зміна розміру  податків/зборів, виникнення  необхідності у сплаті податків/  зборів), гривень | | Витрати на оборотні активи  (матеріали, канцелярські товари  тощо), гривень | | Витрати, пов’язані із наймом  додаткового персоналу, гривень |     Інше: | - | - | - |
| 5 | Разом, гривень  *сума даних з рядку 1* | 7 540,0 | 9 540,0 | 45 700,0 |
| 6 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 12 | | |
| 7 | Сумарно, гривень  *рядок 6 помножити на рядок 7* | 90 480,0 | 114 480,0 | 548 400,0 |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | | | | |
| 8 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання, гривень  *витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок Х вартість часу суб’єктів малого підприємництва (мінімальна заробітна плата – 28,31 грн./год) Х оціночна кількість форм* | 0,3 год. \* 28,31 грн. = 8,5 грн | Х | 8,5 |
| 9 | Процедури організації виконання вимог регулювання | - | - | - |
| 10 | Процедури офіційного звітування | - | - | - |
| 11 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок, гривень | - | - | - |
| 12 | Інші процедури :   |  | | --- | | Витрати, пов’язані із веденням  обліку, підготовкою та поданням  звітності державним органам,  гривень  Витрати, пов’язані з адміністру-  ванням заходів державного  нагляду (контролю) (перевірок,  штрафних санкцій, виконання  рішень/ приписів тощо), гривень  Інше | |  | | - | - | - |
| 13 | Разом, гривень  *сума даних з рядка 13* | 8,5 | 8,5 | 42,5 |
| 14 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 12 | | |
| 15 | Сумарно, гривень  *рядок 14 помножити на рядок 15* | 102,0 | 102,0 | 510,0 |

3. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб’єктів малого підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: виконавчий комітет Житомирської міської ради

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата), гривень | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта | Оцінка кількості суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання | Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень |
| 1. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання  *множина даних: час\*заробітна плата головного спеціаліста управління (оклад+ранг+вислуга років+високі досягнення у праці 29,67 грн./год) \*кількість процедур\*кількість суб’єктів* | 2,0 | 29,67 | 5 | 12 | 3 560,4 |
| 2. Підготовка актів перевірок перевізників  *множина даних: час\*з/п\*кількість процедур\*кількість суб’єктів* | 0,3 | 29,67 | 5 | 12 | 534,1 |
| 3. Оскарження рішення суб’єктами господарювання  *множина даних: час\*з/п\*кількість процедур\*кількість суб’єктів* | 3,0 | 29,67 | 5 | 12 | 5 340,6 |
| 4. Разом за рік | 5,3 | 29,67 | 5 | 12 | 9 435,1 |
| 5. Сумарно за п’ять років |  |  |  |  | 47 175,5 |

\*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 суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу), тому потреба у визначенні повного запланованого річного бюджету нового органу (структурного підрозділу) відсутня.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Назва державного органу | Витрати на адміністрування регулювання за рік, гривень | Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п’ять років, гривень |
| Сумарно бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва | - | - | - |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | За  п’ять років |
| 1 | Оцінка «прямих» витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | 90 480,0 | 548 400,0 |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | 102,0 | 510,0 |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого  регулювання | 90 582,0 | 548 910,0 |
| 4 | Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва\* | 9 435,1 | 47 175,5 |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 100 017,1 | 596 085,5 |

\* Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва відсутні.

**Х. Розроблення коригуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання**

Оскільки розрахунок витрат для суб’єктів господарювання проводився з урахуванням мінімальних витрат, тому корегуючи заходи не розроблялись.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показник | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за перший рік, гривень | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за п’ять років, гривень |
| Заплановане регулювання | - | - |
| За умов застосування компенсаторних механізмів для малого підприємництва | - | - |
| Сумарно: зміна вартості регулювання малого підприємництва | - | - |