

**Аналіз регуляторного впливу
до проєкту рішення Виконавчого комітету Кропивницької міської ради
«Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в
Кропивницькій міській територіальній громаді»**

Цей аналіз регуляторного впливу до проєкту рішення Виконавчого комітету Кропивницької міської ради «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді» розроблений на виконання та з дотриманням 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 р. № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (зі змінами).

Назва регуляторного акта: проєкт рішення Виконавчого комітету Кропивницької міської ради «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді».

Регуляторний орган: Виконавчий комітет Кропивницької міської ради.

Розробники документа: управління транспорту та зв'язку Кропивницької міської ради.

Відповідальна особа: Житник В.П.

Контактний телефон: 35 83 13.

I. Визначення проблеми

Відповідно до положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17 січня 2017 року № 1812-VIII органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду, встановлюють порядок її функціонування, а також форми носіїв, види, порядок обігу та реєстрації проїзних документів, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Відповідні зміни також внесено до законодавчих актів, що регулюють відносини з надання послуг пасажирським автомобільним та електричним транспортом загального користування.

Органам місцевого самоврядування надані повноваження із впровадження автоматизованої системи оплати проїзду (АСООП) (в тому числі електронного квитка) в пасажирському транспорті загального користування незалежно від форм власності та самостійно визначати порядок їх функціонування та передбачити можливість пільгового використання електронного квитка особами, які відповідно до законодавства України мають право на такий проїзд в пасажирському транспорті.

Прийняття рішення «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді» має бути нормативно врегульовано шляхом визначення механізму функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Функціонування автоматизованої системи оплати проїзду, механізм взаємодії користувачів громадського пасажирського транспорту, організатора перевезень, перевізників мають бути врегульовані шляхом прийняття Виконавчим комітетом Кропивницької міської ради рішення «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді».

Користувачі пасажирського транспорту мають бути учасниками правовідносин, що в повній мірі повинно бути врегульовано нормативним актом, який чітко визначав би їх права та обов'язки. Аналогічно, в цьому документі мають бути передбачені права та обов'язки перевізників, що надають транспортні послуги з урахуванням впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

При цьому, функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування має бути забезпечено Оператором, уповноваженим на впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в громадському автомобільному та електричному транспорті Кропивницької міської територіальної громади (далі – Оператор), який здатний організувати функціонування єдиної системи, оплату перевізникам наданих послуг. Також необхідно передбачити порядок взаємодії з іншими учасниками процесу.

Існуюча система оплати та контролю проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування є застарілою та має багато недоліків:

- використання паперових квитків (часто взагалі відсутні) не дає можливості проконтролювати реальний пасажиропотік на маршрутах громадського транспорту;

- відсутній реальний контроль фактичної кількості перевезених пасажирів пільгової категорії.

Впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті сприятиме:

- максимальному підвищенню прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;

- наданню повної, достовірної та деталізованої інформації про виконану транспортну роботу для вирішення завдань аналізу та планування пасажирських перевезень;

- уникнення можливості використання фальшивих проїзних документів;

- зменшенню експлуатаційних витрат перевізників на організацію контролю по збору виручки;

- підвищенню економічних показників роботи транспортних підприємств за рахунок використання зібраної в системі інформації для запровадження та підтримки гнучкої системи тарифів, впровадження нових продуктів та способів оплати;

- підвищенню прибутковості міського транспорту і, як наслідок, скорочення бюджетного фінансування;

- створенню необхідних умов для взаємодії з іншими транспортними підприємствами.

Основні групи (підгрупи), на які впливає проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання – прийняттям цього проєкту регуляторного акта:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава (територіальна громада)	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	-

Введення Оператора у правовідносини з надання перевізниками жителям та гостям громади транспортних послуг, метою якого є забезпечення функціонування автоматизованої системи оплати проїзду, має сприяти здійсненню контролю за режимом руху транспортних засобів, станом оплати проїзду, дотримання вимог нормативно-правових актів у сфері надання послуг з перевезення пасажирів громадським пасажирським транспортом загального користування, а також підвищить безпеку дорожнього руху.

Відомості щодо руху транспортних засобів, обладнаних автоматизованою системою оплати проїзду, дозволить також оптимізувати мережу маршрутів пасажирського транспорту.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття регуляторного акта є впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту, створення економічної привабливості та зручної для пасажирів транспортної системи в Кропивницькій міській територіальній громаді на основі сучасних технологій.

Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності на території Кропивницької міської територіальної громади надасть можливість досягти таких цілей:

- покращення якості наданих послуг;
- підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;
- максимальне підвищення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;
- отримання повної, достовірної та деталізованої інформації про виконану транспортну роботу та обсяги пасажироперевезень на різних маршрутах в різні часові проміжки дня;
- оптимізація використання рухомого складу та маршрутної мережі громади на основі аналізу пасажиропотоку;
- реалізація гнучкої тарифної політики;
- здійснення контролю оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті;

- підвищення обсягів збору виручки;
- організація безготівкової оплати проїзду на громадському пасажирському транспорті;
- здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів;
- підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на вдосконалення роботи пасажирського транспорту.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Не забезпечує досягнення цілей. Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання суперечитиме актам вищої юридичної сили, зокрема діючій редакції Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті».
Альтернатива 2 Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта	Забезпечує досягнення цілей державного регулювання, отримання переваг, визначених у розділі II Аналізу, від впровадження АСООП.
Альтернатива 3 Розв’язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Дана проблема не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів, оскільки не встановлено інших альтернативних вимог до організації та здійснення контролю за оплатою пасажиром проїзду та перевезення багажу, а також реєстрації проїзду пасажиром, що користується правом безоплатного проїзду.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей:

Оцінка впливу на сферу інтересів Кропивницької міської територіальної громади

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Відсутні	У повному обсязі зберігаються всі недоліки, властиві наявній системі перевезення пасажирів громадським транспортом у частині надання транспортних послуг та тарифної політики. Надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом без урахування АСООП та відсутність достовірної інформації щодо обсягів перевезень, у тому числі осіб пільгових категорій громадян
Альтернатива 2 Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта	Контроль та облік перевезень громадським транспортом загального користування у межах міста.	Компенсація пільгових перевезень внаслідок отримання достовірних даних про кількість (обсяги) перевезень пільгових категорій.

Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Відсутні	Компенсація пільгових перевезень не відбувається за чітким механізмом.
---	----------	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості.	Надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом без урахування АСООП, непрозоре формування тарифу на перевезення пасажирів, неможливість передбачити видатки на відшкодування органами місцевого самоврядування за перевезення пільгових категорій громадян.
Альтернатива 2 Прийняття розробленого проекту регуляторного акта	Захист інтересів громадян, в тому числі пільгових категорій, забезпечення можливості отримання послуг належної якості, покращення транспортного обслуговування.	Додаткові витрати у громадян відсутні.
Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Мінімальні, оскільки у повному обсязі неможливо здійснити контроль за оплатою проїзду та за якістю надання послуг.	Додаткові витрати відсутні.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	-	4	2	7
Питома вага групи у загальній кількості, %	14,3	-	57,1	28,6	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Відсутні.	Додаткові витрати відсутні.

Альтернатива 2 Прийняття розробленого проекту регуляторного акта	Перевезення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту господарювання обсяг виручки. Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів.	Інвестиції оператора. Витрати підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів громадським електричним та автомобільним транспортом, відсутні.
Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Відсутні	Відсутні

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 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	1	Діюча система наразі не задовольняє попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. Відсутній належний контроль за пасажиропотоком.
Альтернатива 2 Прийняття розробленого проекту регуляторного акта	4	Зазначений спосіб не створює додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг, пасажиропотоку тощо.
Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	1	Відсутність дієвого контролю за станом оплати послуг та роботою транспорту не призведе до надання послуг належної якості у всіх випадках.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат за пільгові перевезення.	Відсутність механізму регулювання оплати проїзду в міському автомобільному пасажирському та електричному транспорті не сприяє підвищенню якості таких послуг та їх безпеки.

Альтернатива 2 Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта	Вигоди держави полягатимуть в об'єктивних обсягах відшкодування пільгових перевезень. Вигоди громадян полягатимуть в отриманні послуг належної якості та безпеки. Суб'єкти господарювання отримують можливість надавати послуги з перевезень за графіком руху, незалежно від завантаженості салону транспортного засобу, зможуть отримувати реальні компенсації пільгових перевезень.	Відсутні у громадян, витрати лише оператора	Запровадження автоматизованої системи оплати проїзду передбачено вимогами законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт». Це призведе до можливості дієвого контролю за станом пасажирських перевезень, підвищення рівня їх безпеки та якості.
Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Громадяни практично не отримують вигоди. Суб'єкти господарювання можуть отримувати певні компенсації. Вигоди у держави відсутні.	Для громадян витрати відсутні. Витрати, які понесуть суб'єкти господарювання неможливо поррахувати на даному етапі.	Запровадження даної альтернативи не призведе до очікуваного результату. Контроль за справами плати та обліком пасажирських перевезень не буде здійснюватися належним чином.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Вигоди існуючого механізму оплати послуг з пасажирських перевезень відсутні, адже він не задовольняє вимогам на сучасному етапі пасажирських перевезень	Не передбачається
Альтернатива 2 Прийняття розробленого проєкту регуляторного акта	Створення передумов для детінізації доходів суб'єктів господарювання, які надають послуги з пасажирських	X

	перевезень. Забезпечення впливу на рівень контролю за повнотою оплати проїзду. Забезпечення можливості для створення аналітичної бази для проведення оптимізації та вдосконалення маршрутної мережі міста.	
Альтернатива 3 Розв'язання зазначеної проблеми за допомогою ринкових механізмів	Вигоди даного способу мінімальні, оскільки він не забезпечує контроль за станом оплати проїзду та лише мінімальний контроль за обсягами перевезень.	X

V. Механізми та заходи, що пропонуються для розв'язання проблем

Механізм, що забезпечує необхідні передумови для запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в пасажирському транспорті загального користування передбачає:

- визначення та запровадження видів проїзних документів, порядок їх придбання та тарифні плани;
- порядок використання проїзних документів в салоні транспортних засобів;
- порядок контролю оплати проїзду;
- права і обов'язки Оператора пасажирських перевезень пасажирським транспортом загального користування;
- встановлення прав та обов'язків інших учасників транспортного процесу (організатора перевезень, перевізників, водіїв, контролерів, пасажирів тощо), що виникають в умовах застосування АСООП в міському пасажирському транспорті загального користування.

Реалізація зазначеного механізму здійснюється шляхом прийняття рішення Виконавчим комітетом Кропивницької міської ради «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді».

На досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акта можуть впливати наступні зовнішні фактори:

- етапи впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування та їх терміни. Дійсно, проєкт впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування є новим для громади заходом і містить цілий ряд ризиків, в тому числі на законодавчому рівні, тому порушення термінів його впровадження може негативно вплинути на ефективність запропонованого механізму розв'язання проблеми.

- рівень зацікавленості громадян та перевізників у реалізації визначених цілей. Позитивні фактори, як для перевізників, так і, в першу чергу, для

громадян, суттєво домінують над негативними. Для закріплення позитивного ефекту необхідно забезпечити масове інформуванням громадян і перевізників щодо очікуваних позитивних наслідків;

- зручність для громадян нового порядку придбання та використання нових проїзних документів. Проблеми передбачається вирішувати за рахунок створеної широкої та зручної для потенційних пасажирів мережі придбання та поповнення проїзних документів, різноманітності тарифних планів, встановлення валідаторів біля кожних дверей транспортних засобів, безконтактної системи реєстрації, яка передбачена технічними умовами розробки та впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування, а також широкого інформування населення з питань порядку придбання і застосування проїзних документів.

Можливості впровадження та виконання умов регуляторного акта органом місцевого самоврядування, а також відповідними фізичними та юридичними особами не повинно викликати особливих складнощів за умови проведення відповідної підготовчої роботи.

Можливі негативні наслідки для незначної кількості пасажирів, що оберуть дорожчий тариф, а також перевізників, що визначаються додатковими витратами, повністю перекриваються додатковими вигодами від прийняття регуляторного акту.

В результаті запровадження у повному обсязі АСООП в громадському пасажирському транспорті загального користування, контроль та нагляд за додержанням умов регуляторного акту можна буде здійснювати оперативно, а по певних параметрах – у режимі реального часу.

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

Очікуваними результатами прийняття акта є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного врегулювання та, відповідно, створення необхідних умов для запровадження автоматизованої системи оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування.

В свою чергу, запровадження автоматизованої системи протягом року після введення її в експлуатацію в повному обсязі забезпечить наступні вигоди:

- запровадження реального та об'єктивного контролю роботи транспортних засобів на маршрутах громади, прозорість збору виручки, а отже і перевезених пасажирів, в т.ч. пільгових категорій;
- збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів та відрахувань у державні цільові фонди;
- накопичення необхідного аналітичного матеріалу для подальшого вдосконалення транспортної системи громади.

На підставі отриманої інформації буде проведено оптимізацію маршрутної мережі громади, а також об'єктивно вдосконалена тарифна політика.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Оскільки дія регуляторного акта забезпечує функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в громадському пасажирському транспорті загального користування, строк дії регуляторного акту пропонується не обмежувати. У разі внесення змін до діючих законодавчих актів чи прийняття нових законодавчих актів, що можуть вплинути на даний регуляторний акт, до нього будуть вноситись зміни чи доповнення.

VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта

Дія регуляторного акту опосередковано поширюється на 8 суб'єктів господарювання (7 перевізників та Єдиного оператора міських пасажирських перевезень громадським транспортом) та на невизначене коло громадян Кропивницької міської територіальної громади. Кількість перевізників може змінюватися по результатам проведення конкурсів на визначення автомобільних перевізників з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування на території Кропивницької міської територіальної громади.

Передбачається забезпечити максимально високий рівень поінформованості як суб'єктів господарювання, так і громадян, з основних положень регуляторного акту. З суб'єктами господарювання будуть проведені спеціальні інструктажі. Поінформованість громадян буде забезпечена за допомогою широкого висвітлення питання у друкованих та електронних засобах масової інформації. Основні положення регуляторного акту також будуть розміщені у салонах транспортних засобів, що здійснюють міські пасажирські перевезення загального користування.

	2026 рік	2027 рік	2028 рік
Видатки з бюджету Кропивницької міської територіальної громади на перевезення пільгових категорій громадян, млн.грн	263,3	263,3	263,3
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	8	8	8
Розмір коштів та час, що витратимуться, суб'єктом господарювання, пов'язаний з виконанням вимог акта, грн/год	Час, необхідний на ознайомлення з рішенням, внесення змін до внутрішніх процедур обліку та звітності становить 4 години, тобто 192,00 грн. Всього витрати по семи підприємствам-перевізникам становитимуть 1344,00 грн. Розмір інвестицій оператора на даний час порахувати неможливо. Зазначені витрати матимуть місце лише у перший (стартовий) рік реалізації проєкту.		
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Підприємства будуть поінформовані шляхом надання рішення Виконавчого комітету		

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, тис. грн	61 370,6	64 120,0	68 013,0
Кількість перевезених пасажирів, млн.осіб	45,2	47,6	49,4
Кількість перевезених пасажирів пільгових категорій, млн.осіб	25,7	26,3	27,5
Обсяг доходів від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн	330 531,0	341 567,0	357 521,0
Кількість транспортних засобів на маршрутах, од.	370	400	420

Для розрахунку адміністративних витрат підприємства застосовується розмір мінімальної заробітної плати станом на 01.04.2024: у місячному розмірі - 8000,00 грн; у погодинному розмірі – 48,00 грн.

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

Відповідно до цього регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження результативності в межах строків, передбачених Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Оскільки для визначення значень показників результативності регуляторного акта використовуються виключно статистичні дані, базове відстеження результативності буде здійснене у квітні 2026 року.

Повторне відстеження результативності буде проведене у травні 2027 року.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження, шляхом порівняння показників із аналогічними показниками, що встановлені під час повторного відстеження.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних, що будуть надаватися Головним управлінням статистики та організатором пасажирських перевезень, враховуючи звітність, що готується підприємствами.

**Начальник управління
транспортного зв'язку
Кропивницької міської ради**

Віктор ЖИТНИК

**Розрахунок витрат для суб'єктів малого підприємництва (М-тест)
на запровадження проєкту рішення Виконавчого комітету Кропивницької
міської ради «Про впровадження автоматизованої системи обліку оплати
проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді»**

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

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 13 червня 2025 року по 04 липня 2025 року.

№ з/п	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.	Робочі зустрічі	8 осіб: 2 посадовці, 6 осіб від підприємств-перевізників	Отримано інформацію про порядок підготовки та прийняття рішення, економічну діяльність підприємств-перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів, переваги впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в Кропивницькій міській територіальній громаді.
2.	Робоча нарада	9 осіб: 3 посадовці, 6 осіб від підприємств-перевізників	Обговорено витрати суб'єктів малого підприємництва на запропоноване регулювання.

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

Кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 6 одиниць.

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, становить 85,7%.

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

№ з/п	Найменування оцінки	Перший рік	Періодичні	Витрати за 5 років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	-	-	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	-	-	-

4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	-	-	-
5	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
6	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	-	-	-
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	-	-	-
8	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	-	-	-
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	4 год. x 48,0 грн = 192,0 грн	-	192,0 грн
10	Процедури організації виконання вимог регулювання (час на друк оголошення та розміщення в салоні автобуса) <i>Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	-	-	-
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
14	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	192,0	-	192,0
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	6		6
16	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	192,0 грн x 6 = 1152,0 грн		1152,0 грн

Розрахунки здійснено з урахуванням основних мінімальних соціальних стандартів у 2024 році, встановлених Законом України «Про Державний бюджет України на 2024 рік» від 09.11.2023 р. 3460-IX: мінімальна зарплата у погодинному розмірі – 48,00 грн.

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

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	Витрати за п'ять років
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	-	-
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	1152,0 грн	1152,0 грн
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	1152,0 грн	1152,0 грн
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	-	-
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	1152,0 грн	1152,0 грн

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

Враховуючи, що проєкт регуляторного акту спрямовано на збільшення прибутку суб'єктів малого підприємництва від здійснення підприємницької діяльності у сфері пасажирських перевезень, зазначена сума одноразових витрат є прийнятною для суб'єктів малого підприємництва і впровадження компенсаторних (пом'якшувальних) процедур не потрібно.

**Начальник управління
транспортів та зв'язку
Кропивницької міської ради**

Віктор ЖИТНИК