

Аналіз
регуляторного впливу до регуляторного акта –
проєкту рішення виконавчого комітету Кам'янської міської ради
«Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту
(трамвай), що надаються Комунальним підприємством
Кам'янської міської ради «Транспорт»

Аналіз регуляторного впливу до проєкту регуляторного акта – рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай), що надаються Комунальним підприємством Кам'янської міської ради «Транспорт»» (далі – проєкт рішення) проведено на виконання норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» з урахуванням постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (зі змінами).

Додаток 1
до Методики проведення
аналізу впливу
регуляторного акта

I. Визначення проблеми

Комунальне підприємство Кам'янської міської ради «Транспорт» створено рішенням Кам'янської міської ради від 25.04.2019 №1429-32/VII «Про створення комунального підприємства Кам'янської міської ради «Транспорт».

Основним видом діяльності підприємства є надання послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай). Також підприємство є надавачем послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.

На балансі підприємства знаходиться:

37 одиниць трамвайних вагонів, з них 32 одиниці пасажирських вагонів та 5 спеціальних вагонів;

39 одиниць автобусів;

77,19 км трамвайної колії;

14 тягових підстанцій;

77,9 км контактної-кабельної мережі;

19 одиниць інших транспортних засобів, будови та споруди.

Реалізація державної політики у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах доступності транспортних послуг для усіх верств населення, у тому числі пільгової категорії громадян, пріоритетності розвитку міського електричного транспорту, як екологічно безпечного транспорту тощо. Питання надання послуг міського електричного транспорту (трамвай) знаходиться у сфері загальних інтересів територіальної громади міста, органів місцевого самоврядування та перевізника Комунального підприємства Кам'янської міської ради «Транспорт» (далі – КП КМР «Транспорт»).

Проблема, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, полягає у невідповідності чинних тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай) економічно обґрунтованим витратам підприємства.

Питання, яке необхідно вирішити шляхом прийняття даного проєкту рішення, полягає у збалансуванні інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів послуг міського електричного транспорту (трамвай) та комунального підприємства. Спільними інтересами всіх сторін є забезпечення безаварійної

експлуатації рухомого складу, утримання в належному технічному стані об'єктів міського електричного транспорту, задоволення потреб громади у якісних, безпечних та доступних перевезеннях, дотримання гарантій щодо перевезення пільгової категорії громадян.

Відповідно до законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про міський електричний транспорт», наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 №940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)», рішення виконавчого комітету міської ради від 27.11.2024 №929 «Про затвердження порядку регулювання органами місцевого самоврядування тарифів (цін) в місті Кам'янське», до повноважень виконавчих органів міської ради належить встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай).

Рішенням виконавчого комітету міської ради від 24.11.2021 №876 «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай), що надаються Комунальним підприємством Кам'янської міської ради «Транспорт» встановлено тарифи на послуги міського електричного транспорту (трамвай) по маршрутах №1, №2, №3, №4:

на перевезення пасажирів за разовим квитком (талоном) – 6,00 грн;

на перевезення багажу за разовим квитком (талоном) – 6,00 грн;

вартість місячного проїзного квитка – 216,0 грн.

Тарифи, встановлені цим рішенням, діють протягом трьох років та лише частково покривають фактичну собівартість послуг міського електричного транспорту, що надаються КП КМР «Транспорт». За цей час відбулося значне зростання основних складових тарифів, зокрема цін на енергоносії, запчастини, матеріали та комплектуючі, тощо. Також за час дії тарифів відбулось неодноразове зростання мінімальної заробітної плати: з 01.01.2022 по 30.09.2022 до 6500 грн, з 01.10.2022 по 31.12.2023 до 6700 грн (+3,08%), з 01.01.2024 по 31.03.2024 – 7100 грн (+6%), з 01.04.2024 до теперішнього часу 8000 грн (+12,7%), що на 23% більше, ніж передбачено діючими тарифами.

Поряд з цим, тричі підвищувався прожитковий мінімум для працездатних осіб, а саме з 01.01.2022 до рівня 2481,0 грн, з 01.07.2022 – до 2600,0 грн, з 01.12.2022 – до 2684,0 грн, з 01.01.2024 та до теперішнього часу 3028,0 грн, що на 22% більше, ніж передбачено діючими тарифами.

За цей час значно зросла вартість енергоносіїв на 258,5% (з 3,73751 грн/кВт до 9,689868 грн/кВт), ціни на запчастини та комплектуючі, матеріали та паливно мастильні матеріали у 1,89 рази (з 28 грн/л до 52,8 грн/л).

У зв'язку з триваючою широкомасштабною збройною агресією Російської Федерації проти України, введенням воєнного стану в Україні з лютого 2022 року по теперішній час, масованими атаками на енергооб'єкти, відбувається значне погіршення економічної ситуації на загальнодержавному рівні. Відключення підприємства від електричної енергії, вимушені простой під час блекаутів, часті зміни та коригування графіків руху призвело до значних динамічних коливань пасажиропотоку та, як наслідок, недоотримання доходів (виручки) від перевезення платної категорії населення. Майже 64% пасажирів від загальної кількості перевезених за 2022-2024 роки користувались послугами підприємства безкоштовно.

Період	Кількість перевезених пасажирів всього, тис.пас		у тому числі платних, тис.пас		безоплатних (пільгових), тис.пас	
	за період	Середньо-місячна	за період	Середньо-місячна	за період	Середньо-місячна
2022 рік	10764,8	897,1	4093,1	341,1	6671,7	556,0
2023 рік	12114,0	1009,5	4606,1	383,8	7507,9	625,7
9 місяців 2024 року	10150,2	845,9	3841,9	320,2	6308,3	525,7

У межах затвердженого тарифу, який було розраховано за мінімальною потребою у цінах 2021-2022 років, підприємство не має фінансової можливості у повній мірі забезпечувати повноцінний ремонт та технічне обслуговування рухомого складу, контактної мережі, тягових підстанцій, колії, оновлювати рухомий склад тощо. Обмеженість у бюджетному фінансуванні, недостатність обігових коштів, стрімке та значне зростання складових собівартості призводить до постійного скорочення витрат на ремонти, техобслуговування рухомого складу, енергетичних об'єктів та колії. Це має негативні наслідки як для підприємства так і для громадян міста в цілому та може призвести до виникнення надзвичайних та аварійних ситуацій, зокрема: збою у русі та недотримання графіків руху, зниження рівня безпеки перевезення пасажирів, порушення роботи обладнання, інше.

КП КМР «Транспорт» розраховано нормативний тариф, який становить 13,80 грн за 1 пасажир, урахувавши соціальну значимість для населення міста послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай) було вирішено зменшити нормативні витрати підприємства та запропоновано тариф по мінімальній потребі у розмірі 8,00 грн за 1 пасажир по всіх маршрутах.

Ураховуючи звернення комунального підприємства та виконуючи вимоги Закону України «Про міський електричний транспорт» виконавчими органами Кам'янської міської ради розроблено проект рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай), що надаються Комунальним підприємством Кам'янської міської ради «Транспорт», яким передбачається встановити тарифи на всіх маршрутах у розмірі 8,0 грн/пас. та вартість проїзного квитка у розмірі 288,0 грн на місяць.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	Так	-
Держава, у т.ч.: <i>орган місцевого самоврядування</i>	Так	-
Комунальне підприємство	Так	-

Проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів у зв'язку з тим, що відповідно до норм чинного законодавства, а саме ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст.8 Закону України «Про міський електричний транспорт» встановлення тарифів на транспортні послуги належить до відання виконавчих органів міських рад.

Формування тарифів на послуги міського електричного транспорту регулюється на державному рівні наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 №940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)», на місцевому – рішенням виконавчого комітету міської ради від 27.11.2024 №929 «Про затвердження Порядку

розгляду розрахунків тарифів (цін) на комунальні, побутові, транспортні та інші послуги, поданих для їх встановлення».

Проблема приведення у відповідність тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай) до економічно обґрунтованих витрат не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів, тому що тарифи, затверджені рішенням виконавчого комітету Кам'янської міської ради від 24.11.2021 №876 «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай), що надаються Комунальним підприємством Кам'янської міської ради «Транспорт», не відшкодовують фактичні витрати підприємства навіть за мінімальної потреби. Введення в дію нового регуляторного акта дасть можливість зменшити навантаження на міський бюджет Кам'янської міської територіальної громади, а підприємству зменшити збитки, покращити якість та рівень безпеки перевезення пасажирів, своєчасно проводити ремонти та технічне обслуговування рухомого складу, трамвайної колії, контактної мережі.

II. Цілі державного регулювання.

Основною метою регулювання є забезпечення реалізації тарифної політики на послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай), основні завдання якої спрямовані на забезпечення обґрунтованості тарифів, прозорості, збереження ринку соціально важливої послуги пасажирських перевезень міським електричним транспортом та забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання.

Метою прийняття проекту рішення виконавчого комітету Кам'янської міської ради «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай), що надаються Комунальним підприємством Кам'янської міської ради «Транспорт» є:

- забезпечення сталого функціонування міського електричного транспорту (трамвай);
- забезпечення безперебійного випуску на маршрути технічно справного рухомого складу;
- надання якісних, екологічно сприятливих та безпечних послуг пасажирам;
- забезпечення покриття тарифами мінімальних витрат на надання послуг з перевезення пасажирів міським електротранспортом (трамвай);
- збереження кадрового потенціалу підприємства;
- збалансування інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів послуг міського електричного транспорту (трамвай) та комунального підприємства.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей.

1. Визначення альтернативних способів

У ході визначення альтернативних способів досягнення встановлених цілей державного регулювання доцільно розглянути наступні прийнятні:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Увести в дію запропонований регуляторний акт, який частково забезпечить вирішення проблеми, так як платна категорія пасажирів, питома вага яких становить 36% загальної кількості перевезених пасажирів трамваєм, оплатить проїзд згідно зі встановленим тарифом. Реалізація проекту дозволить посилити безпеку перевезень громадян міста, покращити швидкість пасажирських сполучень та конкурентоспроможність муніципального транспорту; підвищити ефективність пасажирських перевезень. Запропонований проект відповідає принципам державної регуляторної політики, а саме: доцільності, ефективності, збалансованості, передбачуваності та принципу прозорості.
Альтернатива 2	Зберегти чинне регулювання, тобто залишити дану ситуацію без змін та не

Вид альтернативи	Опис альтернативи
	<p>приймати даний проєкт рішення. Така альтернатива є неприйнятною, адже зазначені вище цілі регулювання потребують нагального вирішення.</p> <p>Також ситуація, що склалася на підприємстві, є досить критичною і потребує негайного вирішення. Скрутний фінансовий стан підприємства, наслідками якого є низький рівень заробітної плати робітників (на 33% нижче рівня середньої заробітної плати на аналогічних підприємствах України), обмеженість у матеріальних ресурсах та відсутність можливості забезпечувати належний рівень технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, становить підприємство на межу існування. Це в свою чергу може привести до значного скорочення кількості працюючого рухомого складу, виходу з ладу об'єктів електрогосподарства (мережі, підстанцій) колії та колійного господарства та працівників.</p>
Альтернатива 3	<p>Вирішення питання шляхом передбачення у міському бюджеті дотації на покриття збитків від неповного відшкодування економічно обґрунтованих витрат в тарифі без їх зміни, якості послуг та фінансового стану комунального підприємства.</p> <p>Стаття 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» передбачає, що у разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, який затверджує тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.</p> <p>Альтернатива є прийнятною лише частково – вся сума не може бути передбачена в міському бюджеті Кам'янської міської територіальної громади, тому що це поставить під загрозу фінансування інших видатків міського бюджету.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Нижче наведено опис вигод та витрат за кожною альтернативою для сфер інтересів держави, громадян та комунального підприємства.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави, зокрема органів місцевого самоврядування

Таблиця 1.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Введення в дію запропонованого регуляторного акта позитивно вплине на покращення іміджу влади через нормативно-правове врегулювання відносин, врегулювання стабільної роботи підприємства, покращення якості послуг з перевезення пасажирів; забезпечення повноцінного та якісного надання послуг населенню із збереженням належної кількості рухомого складу, що виходить на лінію.</p> <p>Введення в дію регуляторного акта покращить якість надання послуг пасажирам міського електричного транспорту та підвищить конкурентоспроможність муніципального транспорту (трамвай), який є екологічно безпечним.</p> <p>Також буде збережено робочі міста, збільшено надходження до бюджетів від сплати обов'язкових платежів та податків</p>	<p>Реалізація проєкту регуляторного акта не потребує додаткових витрат з державного бюджету,</p> <p>Збільшення розміру компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян з міського бюджету Кам'янської міської територіальної громади.</p>
Альтернатива 2	<p>У разі збереження чинного регулювання із зазначеного питання, тобто неприйняття запропонованого нормативно-правового акта, вигоди відсутні.</p>	<p>Необхідно передбачити додаткове фінансування підприємства з міського бюджету, що є неможливим.</p> <p>Втрата кваліфікованих працівників, плинність кадрів, внаслідок цього додаткові витрати на навчання нових працівників.</p>
Альтернатива 3	<p>Вирішення питання шляхом передбачення у міському бюджеті дотації на покриття збитків від неповного відшкодування економічно обґрунтованих витрат в тарифі без їх зміни.</p>	<p>Реалізація проєкту регуляторного акта потребує додаткових витрат з міського бюджету Кам'янської міської територіальної громади.</p>

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
	Однак, такий шлях вирішення проблеми є неприйнятним, у зв'язку з обмеженістю бюджетних коштів, можливістю затримок надходжень, що в подальшому призведе до погіршення якості послуг та фінансового стану комунального підприємства.	

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Таблиця 2.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигодою введення в дію запропонованого регуляторного акта є задоволення потреб громадян в отриманні якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом та регулярність перевезень	Збільшення витрат для платної категорії громадян. Для пільгової категорії громадян додаткові витрати не передбачаються
Альтернатива 2	Стан справ залишиться без змін. Вигоди відсутні.	Витрати відсутні
Альтернатива 3	Стан справ залишиться без змін. Вигоди відсутні.	Витрати відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

На думку розробника проекту регуляторного акта, запропонований регуляторний акт впливає лише на сферу інтересів Комунального підприємства Кам'янської міської ради «Транспорт».

Таблиця 3.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	об'єктивно визначити неможливо	об'єктивно визначити неможливо	об'єктивно визначити неможливо	об'єктивно визначити неможливо	X
Питома вага групи у загальній кількості, %	-	-	-	-	X

Таблиця 4

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигодою введення в дію запропонованого регуляторного акта є забезпечення покриття тарифами витрат на надання послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом та забезпечення сталого та безпечного функціонування міського електротранспорту (трамвая)	Додаткові витрати не передбачаються.
Альтернатива 2	Вигоди відсутні.	Витрати відсутні.
Альтернатива 3	Вигоди відсутні.	Витрати відсутні.

Згідно Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, необхідно провести оцінку впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо кількісно визначити витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта.

Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва

Таблиця 5.

Сумарні витрати за альтернативами*	Сума витрат, грн
Альтернатива 1	-
Альтернатива 2	-
Альтернатива 3	-

*Об'єктивно визначити неможливо.

Розрахунки витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва) не проводився.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей.

У ході визначення альтернативних способів досягнення встановлених цілей розглянуто наступні:

- 1) ввести в дію запропонований регуляторний акт;
- 2) зберегти чинне регулювання, тобто залишити наявний стан справ без змін;
- 3) передбачити у міському бюджеті дотації на покриття збитків від неповного відшкодування економічно обґрунтованих витрат в тарифі без їх зміни, якості послуг та фінансового стану комунального підприємства.

На підставі проведеного аналізу вищезазначених альтернативних способів здійснено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей.

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

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

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

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

1 - цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Таблиця 6.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результату	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	3	Цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть), прийняття регуляторного акта надає можливість користуватися врегульованим тарифом. Забезпечити доступні, якісні, транспортні послуги та створити умови для здійснення сталих та безпечних перевезень пасажирів міським електричним транспортом.
Альтернатива 2	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті, проблема існуватиме у зв'язку з тим, що через зміни, які сталися на загальнодержавному рівні, у чинному законодавстві та значне зростання складових собівартості послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом (трамвай), поступове погіршення технічного стану рухомого складу, якості надання послуг, втрата кваліфікованих фахівців та підготовлених кадрів, як наслідок зростання соціальної напруги, існуючий розпорядчий акт (рішення виконавчого комітету міської ради) вимагає внесення відповідних змін шляхом повного перегляду.
Альтернатива 3	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті, проблема існуватиме у зв'язку з тим, що у міському бюджеті не передбачено фінансування на покриття всіх витрат комунального підприємства.

Таблиця 7.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Введення в дію запропонованого регуляторного акта: - позитивно вплине на покращення іміджу влади через нормативно-правове врегулювання відносин між комунальним підприємством та користувачами послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай); - зменшить соціальну напругу серед незахищених верств населення міста; - покращить якість надання послуг пасажиром міського електричного транспорту.	Додаткові витрати, окрім наявних на сьогодні, відсутні.	Прийняття даного регуляторного акта надає можливість користуватися врегульованим тарифом, альтернатива є найсприятливішою та збалансованою.
Альтернатива 2	-	-	Альтернатива 2 не вирішує поставлених цілей.
Альтернатива 3	-	-	Альтернатива 3 не вирішує поставлених цілей.

Таблиця 8.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Перевагою обраної альтернативи є забезпечення сталого та безпечного функціонування міського електричного транспорту (трамвай). Крім того, прийняття запропонованого регуляторного акта не вплине на витрати державних органів та органів місцевого самоврядування (крім існуючих) та територіальної громади. Саме такий спосіб дозволить досягнути поставлених цілей належним чином.	На дію даного регуляторного акта може негативно вплинути збільшення податкового навантаження, підвищення складових собівартості послуг, що призведе до погіршення фінансового результату діяльності, збільшення збитків комунального підприємства. Позитивно можуть вплинути запроваджені на державному рівні заходи з проведення економічних реформ.
Альтернатива 2	Залишення ситуації, що склалась, без змін, не забезпечить досягнення поставленої цілі. Отже, така альтернатива є неприйнятною.	X
Альтернатива 3	При внесенні змін до міського бюджету в частині додаткового фінансування комунального підприємства приймати даний регуляторний акт не потрібно. У зв'язку з недостатністю коштів в міському бюджеті, така альтернатива є неприйнятною.	X

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

На підставі проведеного вище аналізу регуляторного впливу найбільш оптимальним способом досягнення встановлених цілей є Альтернатива 1, тобто для розв'язання проблеми пропонується прийняти запропонований регуляторний акт.

Розв'язання проблеми, визначеної у розділі I даного аналізу регуляторного впливу, досягається шляхом встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай) з урахуванням зміни складових собівартості.

Впровадження цього регуляторного акта передбачає здійснення органом місцевого самоврядування певних організаційних заходів на виконання та у відповідності до вимог законодавства України про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності, а саме:

складання виконавчими органами міської ради, які відповідають за впровадження цього регуляторного акта, відповідного проєкту рішення (внесеного до плану діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів на 2025 рік) та аналізу регуляторного впливу (АРВ) до нього;

розміщення повідомлення про оприлюднення даного проєкту рішення на сайті Кам'янської міської ради та медіа;

оприлюднення на сайті Кам'янської міської ради та в медіа проєкту регуляторного акта разом з АРВ з метою обговорення та одержання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб;

винесення проєкту рішення на розгляд виконавчого комітету Кам'янської міської ради;

у разі прийняття регуляторного акта оприлюднення рішення у строки та у спосіб встановлені законодавством;

у разі прийняття регуляторного акта здійснення розробником відстеження результативності регуляторного акта відповідно до вимог чинного законодавства України.

Ступінь ефективності обраного механізму та заходів досягнення цілей державного регулювання оцінено як високий, оскільки з прийняттям та впровадженням вказаного нормативного акта буде забезпечено стале та безпечне функціонування міського електричного транспорту (трамвай), а також сприяння наданню якісних послуг мешканцям міста.

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.

Для впровадження вимог цього регуляторного акта не потрібно додаткових витрат з бюджету. Введення в дію регуляторного акта не потребує збільшення штату посадових осіб органів місцевого самоврядування.

Інформація про розрахунок витрат, пов'язаних з виконанням вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються виконавчі органи Кам'янської міської ради, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги приведена у додатках 2 і 3 до даного аналізу впливу регуляторного акта.

Ураховуючи те, що визначити питому вагу суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта, що підпадають під дію регулювання даного рішення виконавчого комітету міської ради не має можливості, розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва) не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта.

Обмеження строку дії акта немає.

Структура запропонованого проекту рішення розроблена з урахуванням можливості доповнення або внесення змін до нього у разі внесення змін до чинного законодавства України.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта.

Кількісними показниками результативності дії регуляторного акта є:

кількість виходів вагонів на лінію;

кількість перевезених пасажирів на міському електричному транспорті (трамвай), у т.ч. пільгової категорії населення;

розмір надходжень з міського бюджету;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та фізичних осіб з основних положень регуляторного акта;

рівень відшкодування тарифами витрат, пов'язаних з наданням послуг по перевезенню пасажирів міським електричним транспортом (трамвай);

рівень прибутковості (збитковості) підприємства;

своєчасність проведення розрахунків за електроенергію, розрахунків з бюджетом, з оплати праці;

наявність та скорочення звернень щодо якості надання послуг підприємством.

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

Управлінням транспортної інфраструктури та зв'язку Кам'янської міської ради послідовно здійснюватиметься базове, повторне та періодичне відстеження його результативності згідно зі статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та Методикою відстеження результативності регуляторного акта, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року №308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (зі змінами).

Метод проведення відстеження результативності – статистичний. Відстеження результативності здійснюватиметься на підставі статистичних даних.

**Директор департаменту
економічного розвитку
міської ради**

Галина ЄРМОЛЕНКО

**Начальник управління
транспортної інфраструктури
та зв'язку міської ради**

Дмитро КОНЕЛЬСЬКИЙ

Додаток 2
до Методики проведення
аналізу впливу
регуляторного акта

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва,
які виникають внаслідок дії регуляторного акта
«Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту
(трамвай), що надаються Комунальним підприємством
Кам'янської міської ради «Транспорт»

Зазначені у аналітичній таблиці показники (витрати) суб'єктів господарювання відповідно до Положення про порядок і умови користування даними Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України, затвердженого наказом Держкомстату України від 28.11.2005 №386 не відносяться до компетенції органів державної статистики та/або не передбачені статистичною звітністю.

Також наведені в аналітичній таблиці витрати суб'єктів господарювання не містяться в податкових деклараціях, розрахунках, звітах та інших документах, що надходять до Кам'янської ОДПІ головного управління ДФС у Дніпропетровській області. Крім того, дані щодо таких витрат суб'єктів господарювання не містяться в звітах та інших документах, що надходять до виконавчих органів Кам'янської міської ради.

Враховуючи зазначене вище, надати всі необхідні та насамперед об'єктивно обґрунтовані дані, зазначені у аналітичних таблицях даного додатку у розробника проєкту, немає можливості.

№ з/п	Витрати	За перший рік	За 5 років
1.	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/ підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Додаткові витрати не передбачаються	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткові витрати не передбачаються	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Виконання вимог регуляторного акта не передбачатиме додаткових, крім існуючих, витрат коштів та часу.	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), грн	Введення в дію запропонованого регуляторного акта не передбачає отримання дозволів, ліцензій тощо	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	Додатково, крім існуючих, не передбачається	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	Не потребує найму додаткового персоналу	-
8	Інше (уточнити), грн	-	-

№ з/п	Витрати	За перший рік	За 5 років
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	-	-
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Інформація відсутня	-
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), грн	Додатково, крім існуючих, не передбачається	-

У тому числі:

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Додаткові витрати не передбачаються	Додаткові витрати не передбачаються	Додаткові витрати не передбачаються

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)	Додаткові витрати не передбачаються	-

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)	Виконання вимог регуляторного акта не передбачатиме додаткових, крім існуючих, витрат коштів та часу.	-	-	Виконання вимог регуляторного акта не передбачатиме додаткових, крім існуючих, витрат коштів та часу.

* 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).

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік — стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	Запропонований р/а не передбачає отримання дозволів, ліцензій тощо	Запропонований р/а не передбачає отримання дозволів, ліцензій тощо	Запропонований р/а не передбачає отримання дозволів, ліцензій тощо	Запропонований р/а не передбачає отримання дозволів, ліцензій тощо

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Додатково, крім існуючих, не передбачаються	Додатково, крім існуючих, не передбачаються	Додатково, крім існуючих, не передбачаються

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Не потребує найму додаткового персоналу	-

Директор департаменту економічного розвитку міської ради

Галина ЄРМОЛЕНКО

Начальник управління транспортної інфраструктури та зв'язку міської ради

Дмитро КОНЕЛЬСЬКИЙ

Додаток 3
до Методики проведення
аналізу впливу
регуляторного акта

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів
великого і середнього підприємництва

Дані, зазначені у додатку 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, не відносяться до компетенції органів державної статистики та/або не передбачені статистичною звітністю.

Податковим кодексом України від 02.12.2010 №2755-VI (зі змінами) зазначено інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності контролюючих органів. Статтями 72 та 73 Податкового кодексу України визначено порядок збору та отримання податкової інформації контролюючими органами. Інформація щодо бюджетних витрат на адміністрування регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва не міститься в документах, що надходять до виконавчих органів міської ради.

Ураховуючи зазначене вище та відповідно до ст.19 Конституції України (у якій зазначено, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України), усвідомлюючи відповідальність за надання достовірних показників, здійснити розрахунок щодо адміністрування регулювання з питання встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай) не видається можливим.

При цьому слід зазначити, що державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу). Також, для впровадження вимог цього регуляторного акта не потрібно додаткових витрат з бюджету. Введення в дію регуляторного акта не потребує збільшення штату державних службовців (посадових осіб місцевого самоврядування).

**Директор департаменту
економічного розвитку
міської ради**

Галина ЄРМОЛЕНКО

**Начальник управління
транспортної інфраструктури
та зв'язку міської ради**

Дмитро КОНЕЛЬСЬКИЙ