

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ****до проекту розпорядження Черкаської обласної державної адміністрації  
„Про затвердження умов конкурсу з перевезення пасажирів на  
приміських та міжміських автобусних маршрутах загального  
користування, що не виходять за межі території області”****I. Визначення проблеми**

Відповідно до Закону України „Про автомобільний транспорт“, постанови Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 „Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування“ (зі змінами та доповненнями), забезпечення організації пасажирських перевезень на міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області, покладено на обласні державні адміністрації. Тому, проблема, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання, полягає у відсутності на місцевому рівні регулювання господарських відносин у сфері перевезень пасажирів на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області, а саме:

відсутність достатньо прозорих, передбачуваних умов визначення на конкурсних засадах перевізників, які спроможні забезпечити безпечне та якісне обслуговування перевезень пасажирів, в тому числі осіб з обмеженими фізичними можливостями, на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування та осіб пільгових категорій на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області;

відсутність постійного та достатнього, відповідно до попиту громадян, транспортного сполучення в окремих населених пунктах області;

відсутність чіткого контролю за розкладом руху, схемами маршрутів та дотримання швидкісного режиму руху водіями автобусів.

Статтею 43 Закону України „Про автомобільний транспорт“ передбачено, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.

Порядком проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 (зі змінами та доповненнями), передбачено, що умови проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміських і приміських маршрутах загального користування має затверджувати Організатор перевезень (в даному випадку – обласна державна адміністрація).

Таким чином, враховуючи вищевикладене, виникла необхідність розробити проект розпорядження голови обласної державної адміністрації, яким буде затверджено умови конкурсу з перевезення пасажирів на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути).

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

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

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття регуляторного акта, є важливою і не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки, потребує нормативного врегулювання.

За допомогою діючих регуляторних актів проблема не може бути розв'язана, так як Умови конкурсу з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути) жодними діючими регуляторними актами не затверджувалися.

## II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є затвердження Умов конкурсу з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), які забезпечать залучення на прозорих умовах суб'єктів господарювання, що мають бажання та можливості до оновлення рухомого складу, створить конкурентне середовище у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом, що призведе до зменшення передумов для корупційних дій та обмеження монополізму на ринку пасажирських автоперевізників, забезпечить задоволення потреб населення у перевезеннях, та підвищення якості і безпеки транспортних послуг, забезпечить виконання державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування населення, зокрема, стосовно пільгового перевезення окремих категорій громадян. Також дозволить членам конкурсного комітету об'єктивно оцінювати перевізників-претендентів щодо вигляду автобусів та матеріально-технічних баз.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
------------------	-------------------

<p>Альтернатива № 1. Залишити існуючу на даний момент ситуацію без змін (далі – Альтернатива № 1)</p>	<p>Відмова від затверджених умов конкурсу з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Черкаської області (внутрішньообласні маршрути), буде неефективною, оскільки, перевезення пасажирів є видом діяльності, який має регулюватися державою з урахуванням особливостей перевезень в області. Такий підхід, на нашу думку, призведе до соціальної напруги в області через відсутність транспортного сполучення населених пунктів з обласним центром, крім того, матиме місце порушення вимог чинного законодавства. Вказані обставини роблять недоцільним досягнення визначених цілей за першим способом. Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним.</p>
<p>Альтернатива № 2. Прийняття проекту акта (далі – Альтернатива № 2)</p>	<p>Дозволить затвердити умови конкурсу з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території Черкаської області (внутрішньообласні маршрути). Перевагами обраного способу регулювання набуття права на перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування шляхом конкурсу є додержання встановленого законом порядку, встановлення прозорих, чітких та передбачуваних умов призначення перевізника для перевезення пасажирів та, як результат, укладання договорів з перевізником – переможцем конкурсу, який зможе забезпечити найвищу якість та безпеку пасажирських перевезень в області. Також буде забезпечено контроль за виконанням умов договору про організацію пасажирських перевезень автомобільним перевізником в частині дотримання затвердженого розкладу руху, схем маршрутів та дотримання швидкісного режиму руху водіями автобусів. Таким чином, досягнення визначеної цілі другим способом є доцільним.</p>

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива № 1	Відсутні.	Порушення вимог чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту, втрата додаткових надходжень до державного та місцевих бюджетів, втрата довіри до місцевої влади через неврегульованість питання щодо регулярного, доступного

		транспортного сполучення в області, відсутність можливості контролювати суб'єктів господарювання щодо надання належної якості обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області. Тому альтернатива є неприйнятною, оскільки не забезпечує досягнення поставленої мети.
Альтернатива № 2	Затвердження умов конкурсу забезпечує: - прозорість проведення конкурсу, що, в свою чергу, сприяє розвитку здорової конкуренції між автоперевізниками в сфері перевезення пасажирів автобусним транспортом; - надання належних безпечних та якісних транспортних послуг з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області; - виконання вимог чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту.	Витрати пов'язані з фінансуванням організації та проведення конкурсу.

**Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:**

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива № 1	Відсутні.	Витрати зайвого часу та коштів на пошуки перевізника для отримання необхідної послуги

		з перевезення. Альтернатива є неприйнятною, оскільки, не забезпечує досягнення поставленої мети.
Альтернатива № 2	Забезпечуватиме: - населення належними, безпечними та якісними транспортними послугами; - право громадян на отримання перевезень безпечними та комфортними автомобільними транспортними засобами, що відповідають екологічним нормам; - право пільгового проїзду осіб обмеженими фізичними можливостями та інших пільгових категорій населення.	Не потребує матеріальних та інших витрат.

#### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	10	20	50	80
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	12,5	25,0	62,5	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
1	2	3
Альтернатива № 1	Відсутні.	Буде втрачено можливість набувати право на участь у конкурсі з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області на конкурентних засадах та чітко визначених умовах. Втрата

		<p>можливості здійснювати господарську діяльність у сфері транспортних послуг, як наслідок, втрата отримання додаткових прибутків. Тому альтернатива є неприйнятною, оскільки, не забезпечує досягнення поставленої мети.</p>
<p>Альтернатива № 2</p>	<p>Перевізники-претенденти матимуть можливість набувати право на участь у конкурсі з перевезення пасажирів на конкурентних засадах та чітко визначених умовах.</p> <p>Можливість здійснення господарської діяльності на ринку автотранспортних перевезень населення області та, як наслідок, отримання додаткових прибутків.</p> <p>Забезпечить суб'єктам господарювання здійснювати контроль за роботою водіїв автобусів, що підвищить безпеку дорожнього руху, громадян та інших учасників дорожнього руху.</p>	<p>Кошти та час на підготовку відповідних документів для участі у конкурсі, на придбання транспортних засобів та їх облаштування згідно з умовами конкурсу.</p>

#### **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
1	2	3
Альтернатива № 1	1	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін проблема продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети.

Альтернатива № 2	4	У разі прийняття акта, задекларовані цілі забезпечать повною мірою досягнення поставленої мети стосовно затвердження умов конкурсу на відповідні об'єкти конкурсу, встановлення чітких та прозорих умов конкурсу з перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування; забезпечить вибір найкращого автомобільного перевізника, який буде спроможний надавати безпечні, якісні послуги населенню, зменшить передумови для корупційних дій, забезпечить прозорість проведення конкурсу, як результат, можливість укладання договорів з переможцями конкурсу.	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
1	2	3	4
Альтернатива № 1	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, вигоди для держави, громадян та суб'єктів господарювання відсутні.	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, для держави витрати можуть полягати у витратах на відшкодування збитків громадянам від ДТП, часу на розгляд звернень громадян, у разі звернення їх зі скаргами до обласної державної адміністрації стосовно відсутності регулярних пасажирських перевезень в області та якості перевезень. Для громадян – зайві витрати коштів	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, проблема продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети, а саме: відсутність регулювання господарських відносин у сфері пасажирських перевезень на місцевому рівні, а це суперечить чинному законодавству та спричинить колапс у транспортному сполученні

		<p>на додатковий транспорт та додаткові витрати часу, щоб знайти транспорт. В разі ДТП – втрата здоров'я та часу на лікування. Для суб'єктів господарювання – можливість втрати доходів тих суб'єктів господарювання, які мають можливість здійснювати пасажирські перевезення, але не мають на це право, у зв'язку з відсутністю регулювання у сфері пасажирських перевезень на місцевому рівні. Витрати на ремонт в разі ДТП.</p>	<p>в населених пунктах області, що може визвати негативну реакцію населення.</p>
<p>Альтернатива № 2</p>	<p>У разі прийняття проекту акта, для держави вигода заключається в реалізації Закону України „Про автомобільний транспорт“, в частині затвердження умов конкурсу. Громадяни зможуть реалізувати право на отримання якісних, безпечних послуг з перевезення пасажирів.</p>	<p>У разі прийняття проекту акта, суб'єкти господарювання витратять кошти та час на підготовку відповідних документів для участі у конкурсі та придбання транспортних засобів згідно з умовами конкурсу, громадяни не нестимуть ніяких матеріальних та інших витрат.</p>	<p>У разі прийняття акта, задекларовані цілі будуть досягнуті повною мірою: буде врегульовано господарські відносини у сфері пасажирських перевезень на місцевому рівні, що забезпечить затвердження умов конкурсу на певні об'єкти конкурсу, забезпечить якісну підготовку організації проведення конкурсу з перевезення пасажирів</p>



	<p>Суб'єкти господарювання матимуть право на участь у конкурсі з перевезення пасажирів на конкурентних засадах з чітко визначеними умовами, а це можливість здійснення господарської діяльності на ринку автотранспортних перевезень населення області та, як наслідок, отримання додаткових прибутків, отримання відшкодування втрачених коштів внаслідок перевезення пільгових категорій пасажирів.</p>		<p>на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, зменшить передумови для корупційних дій, забезпечить прозорість проведення конкурсу та контроль щодо надання належної якості обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах.</p>
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи		Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
1	2		3
Альтернатива № 1	Не забезпечується досягнення цілей щодо регулювання набуття права на перевезення пасажирів на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування шляхом конкурсу.		Зовнішні чинники на дію регуляторного акта у разі залишення існуючої на даний момент ситуації без

		змін відсутні
Альтернатива № 2	<p>Встановлені цілі, а саме: безпечне та якісне обслуговування населення автотранспортом загального користування, вдосконалення умов проведення конкурсу та залучення гідних перевізників до виконання перевезень, зменшення передумов для корупційних дій, зменшення обсягів роботи органів державної виконавчої влади в частині опрацювання скарг від населення на роботу автотранспорту, досягатимуться за рахунок встановлення прозорих та передбачуваних умов конкурсу на визначення перевізників для роботи на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування.</p> <p>Передбачається високий рівень виконання вимог регуляторного акту з боку відповідних підрозділів та посадових осіб облдержадміністрації, громадських організацій, перевізників – претендентів при проведенні конкурсу з визначення перевізників для роботи на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування. У зв'язку з тим, що майже усі, передбачені регуляторним актом процедури, базуються на вимогах чинного законодавства у сфері автоперевезень, виконання вимог регуляторного акту забезпечуватиметься виконанням відповідних нормативних актів.</p>	<p>До зовнішніх факторів, що можуть вплинути на дію регуляторного акта можна віднести прискорення або уповільнення темпів економічного зростання, зміну законодавства про автомобільний транспорт.</p>

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

З метою реалізації визначених цілей, пропонується затвердити умови конкурсу, які розроблено з урахуванням діючого законодавства, в яких чітко визначено вимоги до перевізників-претендентів та умови їх участі у конкурсі. Визначення перевізника на конкурсних засадах є підґрунтям для досягнення цілей, передбачених даним регулюванням. Буде створено рівні умови для участі у конкурсі на право обслуговування маршрутів усіх перевізників шляхом врегулювання на місцевому рівні механізмів участі у конкурсі. Чітке декларування умов конкурсного відбору дає змогу перевізникам ретельно

готуватися до участі у конкурсі та передбачається високий рівень виконання ними вимог даного регуляторного акта.

Крім того, для впровадження цього регуляторного акта, необхідно здійснити такі організаційні заходи, як забезпечення інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його в засобах масової інформації та мережі Інтернет.

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

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, складає 87,50 %.

Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва наведено в таблиці 3 М-Тесту.

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

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежений конкретним терміном – постійний. Водночас він може бути змінений на підставі аналізу ефективності його дії, або у зв'язку зі змінами законодавства.

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

З метою відстеження результативності запропонованого регуляторного акта визначено наступні показники результативності.

1. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб-підприємців, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта складає 70 суб'єктів господарювання.

В середньому участь у конкурсі на один об'єкт конкурсу приймає 2 перевізника-претендента, переможцем визначається один суб'єкт господарювання (припущення зроблені на підставі аналізу результатів проведених конкурсів Черкаською обласною державною адміністрацією);

2. Розмір коштів і часу, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язаних із виконанням вимог цього регуляторного акта.

Передбачається, що максимальні загальні витрати, які можуть виникнути у суб'єктів господарювання (взяття 1 разу участі у конкурсі) (згідно з М-тестом).

3. Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів від господарської діяльності суб'єктів господарювання, пов'язаної з перевезенням пасажирів та наданням транспортних послуг, – не зміниться.

4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта – високий, а саме: повідомлення про розміщення проекту та проект розміщено на офіційному сайті Черкаської обласної державної

адміністрації, відбулося обговорення проекту на 2 робочих зустрічах та під час 6 телефонних розмов з перевізниками Черкаської області.

Після виконання організаційних процедур остаточна редакція регуляторного акта (розпорядження голови обласної державної адміністрації), буде опубліковано в установленому законодавством порядку.

5. Кількість укладених та розірваних договорів про організацію пасажирських перевезень з автомобільними перевізниками – передбачається укладення 1 договору раз на 5 років.

6. Кількість автобусів, залучених для перевезення пасажирів на маршрутах – 1 автобус, а також 1 автобус, що буде знаходитися у резерві.

7. Кількість отриманих скарг на роботу автомобільних перевізників – не передбачається.

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

Цільовою групою відстеження результативності регуляторного акта є суб'єкти господарювання, діяльність яких пов'язана з наданням послуг з пасажирських перевезень.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься відділом транспорту та зв'язку управління інфраструктури та зв'язку Департаменту інфраструктури, розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення обласної державної адміністрації на підставі статистичних даних, отриманих за результатами проведеного конкурсу, та соціологічних даних, отриманих у вигляді зауважень та пропозицій від громадян-споживачів транспортних послуг, суб'єктів господарювання-надавачів цих послуг та від інших зацікавлених осіб.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено до дня набрання його чинності.

Повторне відстеження планується провести через 1 рік після набуття чинності регуляторного акта. За результатами повторного відстеження буде можливо здійснити порівняння показників базового та повторного відстеження та у разі виявлення проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження планується проводити один раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів щодо повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

За результатами проведення відстежень буде можливим порівняти показники результативності дії регуляторного акта. У разі виявлення проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Директор

С. Чубань

**Тест малого підприємництва (М-Тест)  
як складова аналізу регуляторного впливу**

## 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 дотримання вимог регулювання, проведено відділом транспорту та зв'язку управління інфраструктури та зв'язку Департаменту інфраструктури, розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення Черкаської обласної державної адміністрації з **01 липня 2018 року по 20 липня 2018 року.**

<b>Таблиця 1</b>			
№ з/п	Вид консультації: публічні консультації прями (засідання круглого столу, наради, робочі зустрічі тощо); інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо); запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	<p>Робочі зустрічі проведено:</p> <p>з приватним підприємцем Габріеляном А. Х. (м. Звенигородка, вул. Звенигородська, 62) – 03.07.2018;</p> <p>з приватним підприємцем Синьооком І. І. (Черкаський р-н, с. Червона Слобода, вул. 50-я Перемоги, 25) – 11.07.2018;</p> <p>телефонні розмови проведені :</p> <p>з приватним підприємцем Солодом В. В. (м. Монастирище, вул. Леніна, 111, кв. 129) – 04.07.2018;</p> <p>з директором ПрАТ „ПМК-92“ Заграничною К. Д.</p>	8	<p>Отримано інформацію від суб'єктів господарювання про витрати часу та коштів на підготовку документів для участі у конкурсі з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування та ін.</p> <p>У цілому запропоноване регулювання учасниками консультацій сприймається.</p> <p>Прийнятним є те, що запропоноване регулювання</p>

(Черкаський р-н, с. Червона Слобода, вул. Лозова, 8) – 04.07.2018;

з приватним підприємцем Карпенком В. Ю.  
(Звенигородський р-н, с. Озірна, вул. Шевченка, 45) – 06.07.2018;

з директором ПрАТ „Кам’янське АТП“ Бондаренком О. М  
(м. Кам’янка, вул. Заводська, 4) – 09.07.2018;

з директором ПрАТ „Корсунь-Шевченківське АТП 17149“ Цабенком В. М.  
(м. К.-Шевченківський, вул. Ювілейна, 15) – 09.07.2018;

З директором ПП „Інтертранс-Партнер“ Дзюбою Г. Ю.  
( м. Черкаси, пр-т Хіміків, 59) – 11.07.2018.

здійснюватиметься за допомогою системи заходів, розроблених з урахуванням вимог ринку пасажирських перевезень на території області та інтересів суб'єктів малого бізнесу – автомобільних перевізників. Вказана система заходів ґрунтується на застосовуванні правового механізму регулювання, а також механізмів сприяння і контролю. Також належним чином було прийнято те, що прямий вплив на регулювання установлених бізнес-процесів (прийняття регуляторного акту з боку місцевої влади), закріпить процедурні питання, що виникають між суб'єктами малого бізнесу-автомобільними перевізниками та організатором – Черкаською обласною державною адміністрацією, що в цілому мінімізує виникнення спірних питань під час організації та проведення конкурсу.

## 2. Попередня оцінка впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі).

2.1 Кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 70 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 20 з них: мікро- підприємництва 50 (одиниць).

## 3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

	Таблиця 3.1. Оцінка „прямих“ витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання	У перший рік (стартовий рік упровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за 5 років
3.1.1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)			
	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів). <i>Розраховується як кількість необхідних одиниць обладнання*вартість одиниці.</i>			
	В тому числі, придбання: - сертифікованого автобуса, що відповідають стандартам з екологічної безпеки <i>(1*1 550 000,00 грн.)</i>	1 550 000,00 грн.	0	1 550 000,00 грн.
	резервного автобуса б/у для забезпечення безперебійного автобусного сполучення <i>(1*750 000,00 грн.)</i>	750 000,00 грн	0	750 000,00 грн
	придбання нового автобуса для забезпечення перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями <i>(1*1 500 000,00 грн.)</i>	1 500 000,00 грн		1 500 000,00 грн
	Придбання	2 000 грн	0	2 000 грн

	відеореєстратора (1*2 000,00 грн.)			
3.1.2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування			
	<i>(Прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + Витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання)*вартість часу суб'єкта малого підприємництва (з/плата)*оціночна кількість процедур обліку за рік)*кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	-	-	-
3.1.3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)			
	<i>Формула: Оцінка витрат на експлуатації обладнання (розхідні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) *кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>			
3.1.4.	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) <i>Формула:</i>			



	<i>Оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) * Кількість процедур ТО на рік на одиницю обладнання * кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>			
3.1.5.	Інші процедури (уточнити):	-	-	-
3.1.6.	Разом, грн	3 802 000,00	-	3 802 000,00
3.1.7.	Кількість суб'єктів господарювання, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	80		
3.1.8	Сумарно, грн	304 160 000,00	-	304 160 000,00
	<b>Таблиця 3.2. Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування</b>	<b>У перший рік (стартовий рік упровадження регулювання)</b>	<b>Періодичні (за наступний рік)</b>	<b>Витрати за 5 років</b>
3.2.1.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Отримання вимог та опрацювання вимог регулювання як управлінський процес <i>Формула:</i> <i>витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок</i> <i>*вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i>	11,20 грн	-	11,20 грн

	<p>(заробітна плата)*оціночна кількість форм  0,5 год. * 22,41 грн. (згідно ст. 8 Закону України від 07.12.2017 р. N 2246-VIII вартість 1 люд/год. з 01.01.2018р. становить 22,41 грн.) * 1  (ознайомлення з умовами конкурсу) – округлено до 11,20</p>			
3.2.2.- 3.	<p>Процедури організації виконання вимог регулювання  Формула:  витрати часу на розробку та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання * вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата)*оціночна кількість внутрішніх процедур  1,50 год. *22,41 грн. *10= 336,15 грн (336,20 грн - округлено)</p>	336,20 грн	-	336,20 грн
3.2.4.	<p>Процедури із забезпечення процесу перевірок  Формула:  витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів* вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата)*оціночна кількість перевірок за рік</p>	-	-	-

3.2.5.	Інші процедури (уточнити): <i>Плата за участь у конкурсі</i>	1 500,00	-	1 500,00
3.2.6.	Разом, грн. <i>Формула: (сума рядків 3.2.1+3.2.2-3+3.2.4+3.2.5)</i>	1 847,40	-	1 847,40
3.2.7.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	80		
3.2.8.	Сумарно, грн. <i>Формула: відповідний стовпчик „разом“ * кількість суб'єктів малого підприємництва, що мають виконати вимоги регулювання (рядок 3.2.6 * рядок 3.2.7)</i>	147 792,00	-	147 792,00

**Таблиця 3.3.1. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва**

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

Державний орган, для якого проводиться розрахунок вартості адміністрування регулювання:

Відділ транспорту та зв'язку, управління інфраструктури та зв'язку Департаменту інфраструктури Черкаської ОДА

Процедури регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємства – за потреби,	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється відповідна процедура	Витрати на адміністрування регулювання * (за рік), грн.
--	-----------------------------------	--	--	--	---

окремо для суб'єктів малого та мікро підприємств)					
1. Процедура обліку суб'єкту господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	-	-	-	-	-
Надання консультацій суб'єкту господарювання Введення даних суб'єкту господарювання	-	-	-	-	-
2. Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	-	-	-	-	-
3. Процедури підготовки, затвердження та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	-	-	-	-	-
5. Процедури реалізації рішень	-	-	-	-	-

щодо порушення вимог регулювання (на одиницю)					
7. Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	-	-	-	-	-
8. Витрати часу на інші адміністративні процедури (уточнити):	-	-	-	-	-
Разом по органу державного регулювання за рік	-	-	-	-	-
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років	-	-	-	-	-

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

	Таблиця 4.1.	Перший рік регулювання (стартовий)	За 5 років
4.1.1.	Оцінка „прямих“ витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	304 160 000,00	304 160 000,00
4.1.2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва, необхідних для виконання регулювання та звітування	147 792,00	147 792,00
4.1.3.	<b>Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання</b>	<b>304 307 792,00</b>	<b>304 307 792,00</b>

Директор

С. Чубань