

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту рішення виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади»

I. Визначення проблеми

На території Вінницької міської територіальної громади (далі – ВМТГ) послуги з перевезення пасажирів у міському електричному транспорті та на автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, надає комунальне підприємство «Вінницька транспортна компанія».

Маршрутна мережа ВМТГ, яку обслуговує КП «Вінницька транспортна компанія», нараховує:

- 19 автобусних маршрутів загального користування в звичайному режимі руху протяжністю 210,6 км (курсують 60 автобусів);
- 6 трамвайних маршрутів протяжністю 56,42 км (курсують 69 трамваїв);
- 22 тролейбусних маршрутів протяжністю 241,55 км (курсують 110 тролейбусів).

Чинні тарифи КП «Вінницька транспортна компанія» є соціально орієнтованими та встановлені рішенням виконавчого комітету Вінницької міської ради від 15.07.2021 №1690 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади» зі змінами, внесеними рішенням виконавчого комітету Вінницької міської ради від 12.12.2024 №3014, у розмірі:

- перевезення одного пасажирів міським електротранспортом (трамвай, тролейбус) – 12,00 грн;
- перевезення одного пасажирів у міському автобусі на маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, – 15,00 грн.

У зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України, відповідно до Указу Президента України від 24.02.2022р. №64/2022 (зі змінами) в Україні введено воєнний стан. За таких умов відбулося стрімке зростання цін (тарифів) на товари, роботи, послуги, що безпосередньо впливають на собівартість пасажирських перевезень.

Для підняття тарифів сьогодні є вагомі економічні причини.

№ з/п	Показник	Чинний тариф, грн	Плановий тариф, грн	(+;-)	%
1	Прожитковий мінімум для працездатних осіб, грн	3 028,00	3 328,00	+300,00	+9,91
2	Дизельне паливо, грн/л	51,95	88,00	+36,05	+69,39
3	Газ, грн/м ³	26,99	43,94	+16,95	+62,80
4	Бензин А-95, грн/л	53,50	72,00	+18,50	+34,58
5	Вартість активної електроенергії з урахуванням розподілу, грн/кВт год	10,16101	13,24934	+3,08833	+30,39

За результатами своєї діяльності КП «Вінницька транспортна компанія»:

- у 2025 році отримало збиток у розмірі 88,7 млн грн; чинні тарифи відшкодовували фактичну собівартість перевезень електротранспортом на 48,4%, автотранспортом – на 52,7%;
- за I квартал 2026 року отримало збиток в розмірі 40,8 млн грн; чинні тарифи відшкодовували фактичну собівартість перевезень електротранспортом на 37,5%, автотранспортом – на 45,4%.

Як наслідок, підприємство не має змоги своєчасно здійснювати ремонт та оновлення рухомого складу в повному обсязі, нарощує кредиторську заборгованість за запасні частини, паливно-мастильні матеріали, енергоносії тощо, що в свою чергу негативно впливає на якість та безпеку пасажирських перевезень.

Із 321 одиниці рухомого складу підприємства (111 од. трамваїв, 140 од. тролейбусів та 70 од. автобусів) 265 одиниць (111 трамваїв, 109 тролейбусів та 45 од. автобусів), або 82,6%, повністю відпрацювали свій нормативний термін експлуатації.

Для забезпечення належної якості послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом та муніципальними автобусами, належного ремонту й обслуговування трамваїв, тролейбусів та автобусів, контактних мереж і трамвайної колії, а також стабілізації фінансового стану КП «Вінницька транспортна компанія», підприємством здійснено розрахунок тарифів на послуги з перевезення пасажирів у міському авто- та електротранспорті.

Розмір економічно обґрунтованих тарифів на послуги з перевезення пасажирів становить:

- на перевезення одного пасажирів міським електротранспортом (трамвай, тролейбус) – 34,00 грн;
- на перевезення одного пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, – 41,00 грн.

З огляду на те, що муніципальним транспортом користується значна частина населення територіальної громади, з метою зменшення фінансового навантаження на пасажирів, проектом рішення виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади» пропонується встановити для КП «Вінницька транспортна компанія» соціально орієнтовані тарифи, які є нижчими за економічно обґрунтовані тарифи, а саме:

- на перевезення одного пасажирів міським електротранспортом (трамвай, тролейбус) – 25,00 грн;
- на перевезення одного пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, – 25,00 грн.

Дія регуляторного акта регламентує відносини між суб'єктом господарювання КП «Вінницька транспортна компанія», споживачами послуг з перевезення пасажирів та органами місцевого самоврядування.

Набрання чинності регуляторним актом дасть змогу транспортній компанії частково забезпечити належний рівень транспортного обслуговування пасажирів

та їх безпеки, підтримувати в належному стані рухомий склад підприємства та частково забезпечити сталий розвиток громадського транспорту на території ВМТГ.

Збереження ж чинних тарифів не забезпечить покриття фактичних витрат підприємства – економічно обґрунтовані тарифи становлять 34,00 грн для міського електротранспорту та 41,00 грн для автобусних перевезень. Неприйняття акта призведе до подальшого накопичення збитків та збільшення потреби у бюджетній підтримці.

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

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

Проблема перегляду тарифів на послуги з перевезення пасажирів у міському електричному транспорті та на автобусних маршрутах загального користування в звичайному режимі руху не може бути розв'язана виключно за допомогою ринкових механізмів, оскільки зазначені тарифи належать до регульованих та встановлюються уповноваженим органом місцевого самоврядування в порядку і межах, визначених законодавством. Правове регулювання здійснюється, зокрема, на підставі таких нормативно-правових актів:

- підпункту 2 пункту «а» статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», згідно якого до повноважень виконавчих органів міських рад відноситься, у тому числі, встановлення тарифів на транспортні послуги, в порядку і межах, визначених законодавством;

- статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», відповідно до якої реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, методичку розрахунку тарифів за видами перевезень;

- статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт», відповідно до якої послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства є соціально значущими послугами автомобільного транспорту;

- частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт», відповідно до якої органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також, встановлюють тарифи на проїзд;

- частини четвертої статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», згідно якої розрахунки тарифів на проїзд здійснюються відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, який затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту;

- пункту 1 розділу I Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 №940, згідно якого Порядок визначає механізм формування тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами і застосовується органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування під час встановлення зазначених тарифів для підприємств міського електричного транспорту;

- пункту 1.2 Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 №1175, згідно якого Методика є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту і носить рекомендаційний характер під час формування вільних тарифів на ці послуги;

- Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», яким визначено правові та організаційні засади підготовки, оприлюднення, погодження, прийняття та відстеження результативності регуляторних актів;

- Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308, відповідно до якої підготовлено цей аналіз регуляторного впливу.

II. Цілі державного регулювання

Цілями прийняття виконавчим комітетом Вінницької міської ради рішення «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади» є:

- забезпечення балансу інтересів транспортної компанії, що обслуговує міські маршрути, пасажирів і виконавчих органів міської ради;
- забезпечення якісних та безпечних послуг з перевезення;
- забезпечення сталого розвитку автомобільного та електричного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможністю громадян та обсягом витрат на їх надання;
- зменшення соціальної напруги серед населення, спричиненої нестабільними показниками у роботі громадського транспорту.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинних тарифів без прийняття нового регуляторного акта та без збільшення суми дотації з бюджету ВМТГ
Альтернатива 2	Збереження чинних тарифів та передбачення в бюджеті ВМТГ дотації на покриття збитків транспортної компанії

Альтернатива 3	Збереження чинних тарифів без прийняття нового регуляторного акта та без збільшення суми дотації з бюджету ВМТГ
----------------	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка альтернатив здійснюється з урахуванням того, що запропонований тариф 25,00 грн менший за економічно обґрунтований тариф 34,00 грн для електротранспорту та 41,00 грн для автобусних перевезень, однак зменшує розрив між чинним тарифом і фактичними витратами та є менш обтяжливим для пасажирів порівняно з повним доведенням тарифу до економічно обґрунтованого рівня.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Незмінні витрати громадян за проїзд.	Погіршення якості надання послуг. Ризик зупинки електротранспорту в наслідок відключення електроенергії через її несплату. Ризик зниження рівня оплати праці, виникнення заборгованості із заробітної плати та відтоку кваліфікованих кадрів. Нарощування заборгованості підприємства за енергоносії, паливно-мастильні матеріали, запасні частини, податки і збори.
Альтернатива 2	Відсутність можливості виникнення невдоволення громадян в зв'язку з підвищенням тарифів. Якість послуг залишиться без змін.	Значне навантаження на бюджет ВМТГ та ризик перерозподілу видатків з інших пріоритетних напрямів.
Альтернатива 3	Збереження існуючої транспортної мережі та рухомого складу. Забезпечення громадян стабільними, якісними та безпечними транспортними послугами. Покращення фінансового стану транспортної компанії. Збереження робочих місць.	Незадоволеність громадян підвищенням тарифів. Навантаження на бюджет ВМТГ залишиться, але в меншому розмірі.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Незмінні витрати громадян за проїзд	Значне погіршення технічного стану транспортних засобів. Зменшення кількості рейсів в зв'язку з відсутністю можливості забезпечувати належне обслуговування транспортних засобів. Погіршення якості перевезень.

Альтернатива 2	Незмінні витрати громадян за проїзд	Недофінансування об'єктів житлово-комунального господарства та соціально-культурної сфери (закладів охорони здоров'я, освіти, культури тощо) у зв'язку з значним навантаженням на бюджет ВМТГ.
Альтернатива 3	Отримання стабільних, якісних та безпечних транспортних послуг (поліпшення технічного стану транспортних засобів, підвищення регулярності руху).	Збільшення витрат громадян на транспортні послуги.

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	-	-	1
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	100	-	-	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Погіршення технічного стану рухомого складу. Збитки від економічно необґрунтованих тарифів. Поступове нарощування збитків транспортної компанії.
Альтернатива 2	За умови наявності коштів у бюджеті ВМТГ – можливість ведення беззбиткової діяльності.	Ризик дефіциту коштів у бюджеті ВМТГ. Як наслідок, недоотримання компенсації на покриття збитків.
Альтернатива 3	Покращення фінансового стану транспортної компанії. Забезпечення стабільними, якісними та безпечними транспортними послугами мешканців ВМТГ.	Відсутні.

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта на суб'єкт господарювання середнього підприємництва (згідно розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта – додаток 1 до аналізу регуляторного впливу):

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	Не передбачаються
Альтернатива 2	Не передбачаються
Альтернатива 3	Не передбачаються

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

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

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

2 – цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково (деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаються невирішеними);

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

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1	1	Значне погіршення якості послуг з перевезення пасажирів. Зменшення кількості рейсів в зв'язку з відсутністю можливості забезпечувати належне обслуговування рухомого складу. Соціальна напруженість через зменшення кількості рейсів та погіршення якості перевезень.
Альтернатива 2	2	Значне навантаження на бюджет ВМТГ є економічно невиправданим, оскільки ймовірний перерозподіл видатків бюджету ВМТГ за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства тощо) може призвести до соціальної напруги.
Альтернатива 3	3	Прийняття проекту рішення забезпечить найбільший серед розглянутих альтернатив ступінь досягнення визначених цілей, однак не усуне повністю різницю між соціально орієнтованим тарифом і економічно обґрунтованим рівнем витрат, що потребуватиме подальшого відстеження.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Збереження тарифів на теперішньому рівні.	Транспортна компанія буде надалі нарощувати збитки, що погіршуватиме її фінансово-економічний стан. Погіршення якості	Не забезпечить досягнення цілей та розв'язання вищезазначених проблем.

		послуг з перевезення пасажирів через зменшення кількості рейсів.	
Альтернатива 2	Збереження тарифів на чинному рівні. Можливість покращення фінансово-економічного стану транспортної компанії лише за умови достатньої бюджетної підтримки.	Додаткове навантаження на бюджет ВМТГ. Ризик недоотримання компенсації на покриття збитків в зв'язку з дефіцитом коштів у бюджеті ВМТГ.	Неповною мірою забезпечить досягнення цілей та розв'язання вищезазначених проблем.
Альтернатива 3	Забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги з перевезення пасажирів та обсягом витрат на їх надання.	Збільшення витрат громадян на оплату проїзду у міському пасажирському транспорті.	Є найбільш прийнятною альтернативою з огляду на принцип збалансованості інтересів громади, пасажирів та перевізника; водночас не усуває повністю потреби у фактичному відшкодуванні витрат тарифом.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/ причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Не дозволяє повністю досягнути цілей та розв'язання вищезазначених проблем.	X
Альтернатива 2	Значне навантаження на бюджет ВМТГ. У разі відсутності фінансування з бюджету ситуація залишається без змін.	X
Альтернатива 3	Дозволяє найбільшою мірою серед розглянутих альтернатив наблизитися до визначених цілей, підвищити рівень відшкодування витрат підприємства та зберегти соціальну доступність послуги.	Погіршення економічної ситуації в країні. Зміна чинного законодавства. Подальше зростання вартості енергоносіїв, паливно-мастильних матеріалів, запасних частин та інших складових собівартості.

Порівняльний аналіз альтернатив свідчить, що Альтернатива 3 забезпечує баланс між інтересами пасажирів, громади та перевізника і є найбільш ефективною. Вона забезпечує часткове підвищення рівня відшкодування витрат підприємства, зменшує ризики погіршення транспортного обслуговування та водночас не перекладає на пасажирів повний економічно обґрунтований рівень тарифу.

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

Механізмом розв'язання проблеми, зазначеної у розділі цього аналізу, є прийняття рішення виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади».

Механізм дії запропонованого регуляторного акта спрямований на встановлення соціально орієнтованого тарифу, який є нижчим за економічно обґрунтований, але дає змогу частково підвищити рівень відшкодування першочергових та необхідних витрат підприємства: виплати заробітної плати працівникам, утримання рухомого складу в належному стані, оплати енергоносіїв, паливно-мастильних матеріалів, запасних частин, а також сплати податків і зборів.

Заходи, які необхідно здійснити для реалізації вказаних цілей:

1. Взаємодія з громадськістю, а саме – розгляд одержаних від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань зауважень та пропозицій, їх врахування або обґрунтоване відхилення.

2. Прийняття виконавчим комітетом міської ради рішення виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади».

Запропонований тариф 25,00 грн є соціально орієнтованим та нижчим від економічно обґрунтованого тарифу. Його встановлення дозволяє зменшити фінансове навантаження на населення порівняно з поєднаним економічно обґрунтованим тарифом та одночасно підвищити рівень відшкодування витрат підприємства порівняно з чинними тарифами.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Досягти зазначених цілей планується шляхом прийняття виконавчим комітетом Вінницької міської ради рішення «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вартості електронних квитків тривалого користування у міському авто- та електротранспорті на території Вінницької міської територіальної громади».

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (*додаток 1 до аналізу регуляторного впливу*) не передбачаються.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва (*додаток 2 до аналізу регуляторного впливу*) не передбачаються.

Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання та бюджетних витрат на адміністрування суб'єктів малого підприємництва (Тест малого підприємництва (М-Тест)) не проводиться у зв'язку з

відсутністю суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств), на яких поширюється регулювання.

Населення ВМТГ буде проінформовано через засоби масової інформації.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії запропонованого регуляторного акта – до прийняття нового регуляторного акта. Строк дії залежатиме від економічних чинників, а саме від динаміки зміни вартості електричної енергії, паливно-мастильних матеріалів, запасних частин, підвищення законодавчо встановленого розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб тощо.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є збереження системи транспортного обслуговування населення, забезпечення своєчасності, якості надання транспортних послуг та безпеки пасажирських перевезень.

Основними показниками результативності регуляторного акта є:

- кількість міських автобусних маршрутів загального користування в звичайному режимі руху на території ВМТГ;
- кількість трамвайних маршрутів на території ВМТГ;
- кількість тролейбусних маршрутів на території ВМТГ;
- кількість одиниць рухомого складу транспортної компанії, що курсує на міських маршрутах, у тому числі: автобусів, тролейбусів, трамваїв;
- кількість скарг/звернень громадян на якість надання послуг з перевезення пасажирів у міському електричному транспорті та на автобусних маршрутах загального користування в звичайному режимі руху КП «Вінницька транспортна компанія»;
- обсяг пасажирських перевезень КП «Вінницька транспортна компанія», у тому числі: автобусами, тролейбусами, трамваями;
- обсяг отриманого чистого прибутку (збитку) КП «Вінницька транспортна компанія».

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

Відстеження результативності дії даного регуляторного акта буде здійснюватися відповідно до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Базове відстеження здійснюватиметься до дня набрання чинності цього регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання ним чинності.

Періодичні відстеження проводитимуться раз на кожні 3 роки від дня закінчення заходів з попереднього відстеження результативності.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний.
Вид даних – статистичні показники.

**Директор департаменту
економіки і інвестицій
Вінницької міської ради**

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Максим Мартьянов

Додаток 1
до аналізу регуляторного впливу

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього
підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (уточнити), гривень	-	-
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	-	-
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	-	-

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	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

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

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

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

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

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)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

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

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

Орган місцевого самоврядування, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: виконавчий комітет Вінницької міської ради

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-	-	-	-	-
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	-	-	-	-	-
виїзні	-	-	-	-	-
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-

6. Підготовка звітності за результатами регулювання	-	-	-	-	-
7. Інші адміністративні процедури (уточнити):	-	-	-	-	-
Разом за рік	X	X	X	X	-
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	-

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу або нового структурного підрозділу діючого органу.