

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту регуляторного акта – проєкту рішення виконавчого комітету міської ради
«Про встановлення тарифів на транспортні послуги, які надаються
КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен»

Аналіз регуляторного впливу розроблено на виконання та з дотриманням вимог ст. ст. 8, 9, 13 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (зі змінами) та з урахуванням Методики проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

I. Визначення проблеми

Питання надання послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом є сферою загальних інтересів Комунального підприємства «Дніпровський електротранспорт» Дніпровської міської ради (далі – КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР), Комунального підприємства «Дніпровський метрополітен» Дніпровської міської ради (далі – КП «Дніпровський метрополітен») (далі – підприємства) та органів місцевої влади, а саме: для підприємств це здійснення безаварійної експлуатації рухомого складу та утримання об'єктів міського електричного транспорту, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях, здійснення виробничої діяльності з метою одержання відповідного прибутку, для громади – вирішення питання комфортного та своєчасного проїзду в межах міста, для держави – гарантії забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів, реалізація державної політики у сфері міського електротранспорту, утримання та створення нових робочих місць. Основна проблема, що склалась на цей час, – невідповідність діючих тарифів на послуги з перевезень пасажирів і багажу міським електричним транспортом економічно обґрунтованим витратам КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен».

Станом на 01.04.2021 тарифи на проїзд в міському електричному транспорті становлять 6,00 грн, відповідно до рішення виконавчого комітету міської ради від 17.12.2019 № 1395 «Про встановлення тарифів на транспортні послуги, які надаються КП «Дніпровський метрополітен» (зі змінами).

Тарифи, що були встановлені цим рішенням, частково покривають собівартість витрат на забезпечення діяльності підприємств.

Економічна ситуація, що склалась на цей час, призвела до суттєвого підвищення витрат – складових тарифів, що безпосередньо впливає на собівартість надання послуг з перевезення пасажирів, а саме:

- зростання цін на електроенергію, газ, тепло, водопостачання та водовідведення;
- періодичне підвищення розміру мінімальної заробітної плати з 01.01.2020 – 4 723,0 грн (13 %), з 01.09.2020 – 5 000,0 грн (5,8 %), з 01.01.2021 – 6 000,0 грн (16,6 %), з 01.12.2021 – 6 500,0 грн (8,3 %);

- підвищення прожиткового мінімуму 01.01.2020 – 2 102,0 грн, (4,5%), 01.07.2020 – 2 197,0 грн, (4,5 %), 01.12.2020 – 2 270,0 грн, (3,3 %) та подальше заплановане зростання з 01.07.2021 – 2 379,0 грн (4,8 %) та з 01.12.2021 – 2 481,0 грн (4,3 %);

- збільшення об'ємів виконаних робіт з поточного та капітального ремонтів рухомого складу, контактної мережі, трамвайної колії, тягових підстанцій призвело до зростання витрат на запасні частини, матеріали, комплектуючі для ремонту, витрат на пально-мастильні матеріали (далі – ПММ) для спецтехніки.

У зв'язку з постійним зростанням рівня мінімальної заробітної плати значно зросли прямі витрати на оплату праці та податки, що сплачують підприємства згідно з вимогами чинного законодавства, які безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд у міському електротранспорті.

Середній тариф на електроенергію становить:

КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР

– 2020 рік – 2,73 грн/кВт. год;

– 1 кв. 2021 року – 3,11 грн/кВт. год.

КП «Дніпровський метрополітен»

– 2020 рік – 2,78 грн/кВт. год;

– 1 кв. 2021 року – 3,26 грн/кВт. год.

Тариф у 2021 році за спожиту електроенергією по КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР на 12%; по КП «Дніпровський метрополітен» на 17% перевищує середній тариф, який діяв у 2020 році

КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР перевозиться безоплатно понад 50 % пасажирів та КП «Дніпровський метрополітен» – більше 39 % пасажирів, які згідно з чинним законодавством України мають право безоплатного проїзду у міському електротранспорті. Також правом безоплатного проїзду користуються учні закладів загальної середньої освіти та мають пільги у розмірі 50 % вартості місячних проїзних квитків студенти денної форми навчання закладів вищої освіти I – IV рівнів акредитації, учні професійної (професійно-технічної) освіти.

Погіршення економічної ситуації в країні з березня 2020 року по цей час, унаслідок введення карантинних обмежень у зв'язку з поширенням гострої респіраторної хвороби COVID-19, призвело до падіння рівня пасажирських перевезень за рахунок введення обмежень з кількості місць для сидіння в салоні рухомого складу, збільшення частини спеціальних перевезень, зміни умов праці працівників на дистанційний режим роботи тощо. За підсумками 2020 року КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР перевезено лише 51,6 млн пас. (з яких 53,8 % пільгові категорії), що на 41 % менше у порівнянні з 2019 роком (87,0 млн пас.). КП «Дніпровський метрополітен» у 2020 році перевезено 3,66 млн пас (з них більше 30 % пільгової категорії), що на 46,8 % менше у порівнянні з 2019 роком (6,88 млн пас.).

У зв'язку зі збитковістю перевезень підприємства не мають можливості у повній мірі забезпечити належну якість технічного стану рухомого складу, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечувати безпеку руху, що, у свою чергу, підвищує аварійність та може призвести до виникнення передумов дорожньо-транспортних пригод.

На цей час коштів у вигляді плати за проїзд недостатньо для виплат заробітної плати, оплати енергоносіїв для забезпечення проведення повноцінних ремонтів та технічного обслуговування рухомого складу, тягових підстанцій, контактної мережі, внаслідок чого значно знижується рівень безпеки пасажирів.

Механізм розрахунків тарифів на послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом визначається Порядком формування тарифів на послуги міського електротранспорту (трамвай, тролейбус), затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 (зі змінами) та Порядком формування тарифу на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 (зі змінами).

Фактична собівартість перевезень наземним електротранспортом, урахуовуючи операційні витрати і фактичну кількість перевезених платних і безоплатних пасажирів та падіння пасажиропотоку у зв'язку із карантинними обмеження з метою недопущення поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19 у 2020 році, становить 19,91 грн за одну поїздку при затвердженому тарифі 6,0 грн.

За 1 квартал 2021 року фактична собівартість перевезення пасажирів становила – 21,00 грн.

Економічно обґрунтований нормативний тариф (з урахуванням усіх нормативних та планових витрат на утримання рухомого складу, трамвайної колії, контактної мережі, які передбачені нормативними актами) на 2021 рік становлять – 26,31 грн за одну поїздку.

КП «Дніпровський метрополітен» за 1 квартал 2021 року фактична собівартість перевезення пасажирів становила – 44,35 грн за одну поїздку.

Різниця діючого тарифу на перевезення пасажирів та фактичної собівартості підприємствами покладається на бюджет Дніпровської міської територіальної громади.

Вищезазначені фактори зростання матеріальних витрат підприємств безпосередньо впливають на формування собівартості тарифу на проїзд у міському електротранспорті.

Показники	2020 рік, тис. грн	Прогноз на 2021 рік, тис. грн	Підвищення, %
КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР			
Матеріальні витрати разом, у т. ч. :	390 494,0	535 214,0	37,1
- матеріали, сировина, запчастини для ремонту рухомого складу	241 898,3	320 170,0	32,4
- електроенергія, ПММ	141 929,7	206 675,0	45,6
- комунальні послуги	6 666,0	8 369,0	25,5
Заробітна плата з ЄСВ	442 499,9	555 000,0	25,4%
КП «Дніпровський метрополітен»			
Матеріальні витрати, всього з них:	43 552,9	49 124,0	12,8
- матеріали, сировина, запчастини	12 080,5	13 100,0	8,4
- ПММ	755,5	1 011,0	33,8
- теплопостачання	884,9	1 716,0	93,9
- водопостачання	334,7	390,0	16,5
- електроенергія	29 497,3	32 907,0	11,6
Заробітна плата з ЄСВ	129 023,8	156 876,0	21,6

Дія регуляторного акта чітко регламентує відносини між територіальною громадою міста, суб'єктами господарювання у сфері надання послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом та органами місцевого самоврядування.

Після введення в дію регуляторного акта – рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення тарифів на транспортні послуги, які надаються КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен» підприємства будуть мати можливість здійснювати діяльність з надання транспортних послуг територіальній громаді міста з меншими збитками, отримують більше доходів, як наслідок буде проведено більше ремонтів рухомого складу, трамвайної колії, контактної мережі, відповідно зросте якість та рівень безпеки обслуговування пасажирів.

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

1	Групи (підгрупи)	Так	Ні
2	Громадяни	X	-
3	Органи місцевого самоврядування	X	-
4	Підприємства	X	-

Проблема підвищення рівня тарифів з перевезення пасажирів міським електричним транспортом не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів у зв'язку з тим, що державою прийнято низку законів та інших нормативних документів, які регламентують діяльність виконавчих органів міської ради в цьому напрямку, а саме:

– відповідно до ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (зі змінами) виконавчі органи міських рад мають повноваження встановлювати тарифи на транспортні послуги;

– на цей час скасовано пільгу на електричну енергію для електротранспорту, встановлену відповідно до ст. 18 Закону України «Про міський електричний транспорт»;

– Методика формування тарифів на послуги міського електротранспорту (трамвай, тролейбус), затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 (зі змінами);

– Порядок формування тарифу на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 (зі змінами).

II. Цілі державного регулювання

Метою розробки та впровадження проекту рішення виконавчого комітету міської ради є:

– забезпечення якісного транспортного обслуговування пасажирів та організація ефективного і безпечного перевезення їх міським електричним транспортом;

– недопущення необгрунтованого підвищення тарифів;

– поступове приведення у відповідність до економічно обгрунтованих тарифів на послуги з перевезення пасажирів та затвердження їх на рівні платоспроможності соціально незахищених верств населення, так як електротранспортом користується більшість соціально незахищених верств населення.

Упровадження регуляторного акта дозволить виконати одне з основних завдань регулювання та контролю в діяльності міського електричного транспорту – забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження діючих тарифів за рахунок зниження витрат на електричну енергію шляхом зменшення кількості рухомого складу на маршрутах; на підготовку, перепідготовку кадрів; скорочення штатної чисельності працівників підприємств; зменшення кількості ремонтів рухомого складу
Альтернатива 2	Підвищення тарифів до економічно обгрунтованого рівня

2. Оцінка впливу вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Здійснення опису вигоди та витрат за кожною альтернативою для сфер інтересів держави, громадян, підприємств, встановлення економічно обгрунтованого тарифу на послуги

з перевезення пасажирів міським електричним транспортом, для впорядкування та поліпшення якості цих послуг у місті Дніпрі.

Єдиний можливий спосіб вирішення цієї проблеми є перегляд діючих тарифів на перевезення пасажирів та багажу міським електричним транспортом шляхом поступового підвищення вартості послуг до економічно обґрунтованого рівня.

Прийняття регуляторного акта є єдиним способом досягнення встановленої мети та врегулювання ринку перевезень міським електричним транспортом.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<p>Поступове банкрутство підприємств:</p> <ul style="list-style-type: none"> – зменшення надходження коштів до бюджету Дніпровської міської територіальної громади; – погіршення технічного стану рухомого складу; – втрати кваліфікованих працівників підприємств унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці; – погіршення якості надання послуг міським електричним транспортом. <p>Не виконується норма відповідно до Методики формування тарифів на послуги міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) та Порядку формування тарифу на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)</p>
Альтернатива 2	Збільшення надходжень до бюджету Дніпровської міської територіальної громади від сплати обов'язкових податків, збереження робочих місць	<p>Необхідність підняття соціальних стандартів для населення:</p> <ul style="list-style-type: none"> – витрати часу та матеріальних ресурсів для підготовки регуляторного акта ш забезпечення виконання його вимог; – проведення процедур з відстеження результативності його дії; – поява незадоволених громадян міста щодо підвищення вартості проїзду; – збільшення кількості усних та письмових звернень громадян з приводу підвищення вартості проїзду; - підвищення розміру компенсаційних виплат за пільговий проїзд

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Збереження тарифів на колишньому рівні, тобто витрати на проїзд залишаються незмінними	<ul style="list-style-type: none"> – погіршення технічного стану рухомого складу; – збільшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод; – зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпе-

		<p>чувати належне обслуговування транспортних засобів;</p> <ul style="list-style-type: none"> – поступове припинення обслуговування найбільш збиткових маршрутів; – погіршення якості обслуговування пасажирів
Альтернатива 2	Підвищення тарифів шляхом приведення їх до економічно обґрунтованого рівня	<ul style="list-style-type: none"> – підвищення якості надання транспортних послуг; – поліпшення рівня безпеки руху на дорогах; – оновлення рухомого складу; – не значне збільшення витрат для громадян за транспортні послуги

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Станом на 01.04.2021 маршрутна мережа загального користування міського електро-транспорту складається з 14 трамвайних маршрутів, 21 тролейбусних маршрутів та 1 лінії метрополітену, яку обслуговує 2 комунальних суб'єкта господарювання: КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен».

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	–	–	–	2
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків *	100	–	–	–	100

Джерело отримання інформації: рішення про створення підприємств, правовстановлюючі документи підприємств, аналіз господарської діяльності підприємств.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<ul style="list-style-type: none"> – збитки від економічно необґрунтованих тарифів; – погіршення технічного стану рухомого складу; – втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці; – збільшення дорожньо-транспортних пригод; – зменшення кількості рейсів за відсутності можливостей забезпечувати належне обслуговування рухомого складу; - поступове банкрутство підприємств

Альтернатива 2	<p>підвищення ефективності господарської діяльності суб'єктів господарювання;</p> <p>– отримання більше доходів від діяльності з надання транспортних послуг електричним транспортом;</p> <p>– гідна оплата праці найманого персоналу;</p> <p>– підвищення рівня безпеки при перевезенні пасажирів</p>	<p>Витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері: на придбання запасних частин, матеріалів, комплектуючих для ремонту; витрати на паливно-мастильні матеріали для спецтехніки тощо</p>
----------------	--	--

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

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).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Проблема залишається не вирішеною та призведе до погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення якості послуг, втрати кваліфікованих фахівців, що може призвести до соціальної напруги; навантаження на бюджет Дніпровської міської територіальної громади
Альтернатива 2	3	<p>Зазначений альтернативний спосіб забезпечить організацію стабільної роботи міського електричного транспорту. При впровадженні цієї альтернативи будуть створені умови для реалізації вимог ст. 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», де визначено, що тарифна політика у сфері міського електричного транспорту ґрунтується на принципах:</p> <ul style="list-style-type: none"> – забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних перевезень пасажирів електричним транспортом; – установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення менш збиткової

		роботи підприємств та забезпечення захисту малозабезпечених громадян
--	--	--

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	–	Не забезпечує вирішення проблеми	Є неефективною та такою, що не відповідає економічній ситуації, що склалась у сфері регулювання
Альтернатива 2	–	Забезпечує вирішення проблеми	Є збалансованою та найсприятливішою

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Не забезпечує вирішення проблеми у сфері регулювання; цілі не буде досягнуто	Не відповідає економічному становищу підприємств; зовнішні чинники відсутні
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення поставлених цілей	Зростання цін на електричну енергію, матеріали, запасні частини тощо

Сфера інтересів	Вигоди	Витрати
Органи місцевого самоврядування	Реалізація державної політики у сфері електричного транспорту	Додаткових витрат не передбачається
	Поліпшення умов перевезення пасажирів	
	Забезпечення функціонування електричного транспорту у місті	
Суб'єкти господарювання (підприємства)	1. Можливість здійснення перевезення пасажирів за економічно обґрунтованими тарифами	X
	2. Можливість проведення належних та своєчасних ремонтів рухомого складу	
	3. Досягнення сталих	

	економічних умов роботи	
Громадяни	1. Підвищення якості надання послуг міським електричним транспортом; 2. Поліпшення рівня безпеки руху	Збільшення вартості проїзду одного пасажирів та багажу з 6,00 грн до 8,0 грн

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

Механізмом розв'язання проблеми є поступове приведення тарифів до економічно обгрунтованого рівня шляхом прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення тарифів на транспортні послуги», які надаються КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен» та визнання такими, що втратили чинність, рішень виконавчого комітету міської ради від 17.12.2019 № 1395, від 07.04.2020 № 422.

У зв'язку зі збільшенням витрат на операційну діяльність підприємств із вищезазначених причин, посиляючись на Методику формування тарифів на послуги міського електротранспорту (трамвай, тролейбус), затверджену Наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 (зі змінами) та Порядок формування тарифу на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 (зі змінами), до департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради надійшли розрахунки тарифів від підприємств.

Посилаючись на Закон України «Про ціни і ціноутворення» (зі змінами), органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної цінової політики у межах повноважень, визначених законом.

Таким чином, встановивши тариф 8,00 грн замовник перевезень створює умови для зменшення збитковості підприємств, пов'язаних з перевезення пасажирів, створення економічних умов для розвитку електричного транспорту, забезпечення належної кількості маршрутів та графіків руху, належного технічного стану рухомого складу.

Запропонований спосіб досягнення цілей є оптимальним шляхом вирішення проблеми та ґрунтується на загальнообов'язковому виконанні всіма учасниками правовідносин у сфері надання послуг з перевезення пасажирів та багажу міським електричним транспортом.

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

Прийняття регуляторного акта дозволить сформулювати прозорі, чіткі та зрозумілі правила поведінки суб'єктів господарювання – підприємств, громадян на ринку пасажирських перевезень електричним транспортом у м. Дніпрі.

Позитивними факторами можуть бути:

- підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів;
- забезпечення зростання доходів, поліпшення результатів фінансово-господарської діяльності підприємств.

Негативним фактором є тимчасове падіння обсягів перевезень.

Непередбачуваними загрозами досягнення мети цього регуляторного акта є суттєві зміни у чинному законодавстві стосовно організації пасажирських перевезень міським електричним транспортом, цінові коливання на ринку електроенергії, коливання цін на запасні частини, ПММ тощо.

Досягнення визначеної цілі планується шляхом прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення тарифів на транспортні послуги, які надаються

КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен», поступове приведення тарифів на послуги з перевезення пасажирів до економічно обґрунтованого рівня і розрахункових витрат суб'єктів господарювання, які надають відповідні послуги. Дія цього регуляторного акта надає змогу забезпечити безпеку та якість транспортного обслуговування для населення.

На дію цього регуляторного акта негативно можуть вплинути економічна криза та значні темпи інфляції, що погіршить фінансову стабільність підприємств, призведе до ще більшого зростання цін на електроенергію, запчастин та інші комунальні послуги. Позитивно на дію цього рішення може вплинути економічне зростання в країні.

Державне регулювання не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Орган, який несе витрати пов'язані з розробкою регуляторного акта, контролем за його виконанням, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акта – департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

Додаткові витрати на адміністрування регулювання відсутні.

Витрати для підприємств, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наведено у додатку.

Міська мережа електротранспорту складається із 14 трамвайних маршрутів, 21 тролейбусних маршрутів і 1 лінії метрополітену, яку обслуговують 263 трамваї, 185 тролейбусів, 35 вагонів метрополітену.

Оскільки на малі та мікро підприємства предмет регулювання не поширюється, М – тест не проводився.

Витрати, що несе КП «Дніпровський електротранспорт» після затвердження даного регуляторного акта на одиницю задіяного транспорту становлять:

– одноразово 2 грн – для виготовлення інформування про підвищення тарифу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії регуляторного акта становить 3 роки, проте можливий вплив зовнішніх чинників, а саме: внесення змін до законодавчих і нормативно-правових актів, у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності підприємств, у тому числі в разі зміни вартості електроенергії більш ніж на 10%. У такому разі регуляторний акт буде переглянуто із внесенням до нього відповідних змін або його скасовано.

VIII. Визначення показників результативності акта

Для відстеження результативності дії регуляторного акта визначено такі показники:

Показник	2020 рік	2021 рік Прогноз
Кількісні		
Кількість діючих тролейбусних маршрутів	21	21
Кількість трамвайних маршрутів	14	14
Кількість тролейбусів, які виконують перевезення пасажирів	175	185
Кількість трамваїв, які виконують перевезення пасажирів	253	263

Кількість вагонів метрополітену, які виконують перевезення пасажирів	35	35
КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР		
Дохід підприємств від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн;	135 280,0 (при серед. тарифі 5,72грн)	161 280,0 (при серед. тарифі 5,77/7,72 грн)
Витрати підприємств на надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн;	1 028 031,0	1 259 996,0
Фінансовий результат від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн	- 219 845,0	- 142 782,0
Обсяг пасажиропотоку, млн. пас.	51,6	87,0
у т.ч. пасажирів за оплату проїзду	23,7	43,0
КП «Дніпровський метрополітен»		
Дохід підприємства від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн;	15 324,0 (при серед. тарифі 5,99)	21 597,9 (при серед. тарифі 5,99/7,84 грн)
Витрати підприємства на надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн;	197 856,8	251 722,0
Фінансовий результат від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн.	-12 747,0	-5 350,0
Відшкодування з бюджету Дніпровської міської територіальної громади різниці в цінах на послуги метрополітену (фінансування на регулювання тарифу)	143 943,8	191 931,4
Обсяг пасажиропотоку, всього, млн пас.	3,7	4,3
у т. ч. пасажирів за оплату проїзду	2,6	3,1
Якісні (у бальній системі)*		
Показники якості надання послуг міським електричним транспортом (згідно з опитуваннями, консультаціями з громадськістю тощо)*	2	3
Рівень поінформованості підприємств та громадян міста з основних положень акта	4	4

Відповідно до ст. 12 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» регуляторні акти, прийняті органами та посадовими особами місцевого самоврядування, офіційно оприлюднюються в друкованих засобах масової інформації.

Таким чином, рівень поінформованості суб'єктів господарювання – підприємств та громадян міста з основних положень регуляторного акта очікується на рівні 100 % за рахунок його оприлюднення в мережі Інтернет на офіційному вебсайті Дніпровської міської ради <https://dniprorada.gov.ua>- у меню «Регуляторна політика».

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання чинності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності буде здійснюватись через рік після впровадження регуляторного акта.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватись через три роки з моменту проведення та публікування повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватися департаментом транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради шляхом аналізу статистичних даних, збору якісних показників та опитування.

У разі виявлення проблемних питань вони будуть урегульовані шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.

Директор департаменту транспорту
та транспортної інфраструктури
Дніпровської міської ради



І. І. Маковцев

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого
(КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен»), які
виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР			
1	Витрати: – Одноразові витрати на виготовлення стікерів інформування (вартість проїзду. Штраф за безквитковий проїзд, проїзд по QR-код) (50 грн.*3* 448 од. трамваїв, тролейбусів);	67 200,0	–
2	Разом витрат по КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР	67 200,0	
КП «Дніпровський метрополітен»:			
3	Витрати – одноразові витрати на інформування (8 грн*35 од. вагонів, 7 касових залів; (35+7)*2 грн= 84,00 грн)	84,00	–
4	Разом витрат по КП «Дніпровський метрополітен»	84,00	–
5	РАЗОМ по підприємствам (сума рядків: 2 + 4), грн	67 284,0	–
6	Кількість суб'єктів господарювання великого підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2	2

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 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)	–	–	–	–

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)	-	-	-	-
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)	67 284,0	-	-	
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років		
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-		
Вид витрат	Одноразові витрати на інформування (за рік)	Витрати за п'ять років		
Витрати, пов'язані з інформуванням населення щодо положень регуляторного акта (разом витрат по КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР та КП «Дніпровський метрополітен»)	67 284,0	-		
Вид витрат	Витрати на виготовлення стікерів			

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, грн
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 5 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	-
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 5 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	67 284,0