**А Н А Л І З**

**регуляторного впливу**

**проєкту рішення виконавчого комітету**

**Чернігівської міської ради**

**«Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова»**

Цей аналіз регуляторного впливу проєкту рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова», розроблений на виконання та з дотриманням вимог ст. 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (зі змінами).

Назва регуляторного акта: проєкт рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова».

Регуляторний орган: виконавчий комітет Чернігівської міської ради.

 Розробники документа: управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв’язку Чернігівської міської ради.

 Відповідальна особа: Рижий О. М.

 Контактний телефон: 671-887.

Електронна адреса: transport@chernigiv-rada.gov.ua.

**І. Визначення проблеми**

Мережа маршрутів міського пасажирського транспорту м. Чернігова на даний час досить розгалужена та налічує 31 автобусний та 11 тролейбусних маршрутів.

Транспортне обслуговування населення здійснюється як комунальним, так і приватними підприємствами, суб’єктами підприємницької діяльності.

Автомобільний транспорт загального користування міста Чернігова, який складається з автобусів середньої та малої місткості відповідно в кількості близько 60 та 140 одиниць, перевозить 66,7% загальної кількості пасажирів. Лише 4% автобусів міських маршрутів відповідають сучасним вимогам та пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Переважна більшість автобусів мають вік більше 10 років.

Рішенням виконавчого комітету Чернігівської міської ради від 29 вересня 2021 року № 579 затверджено граничну вартість разового квитка на проїзд у автобусі для перевезення пасажирів в межах міста Чернігова – 8,00 грн та встановлено вартість разового квитка на проїзд в автобусі на міських маршрутах загального користування для учнів закладів загальної середньої освіти міста Чернігова, при наявності учнівського квитка, на період з 1 вересня до 21 червня включно – 4,00 грн, без компенсації за такі перевезення.

Велика доля автобусів малої місткості (мікроавтобусів) у рухомому складі пасажирських перевезень в місті, які не відповідають сучасним вимогам, призводить до погіршення якості надання послуг пасажирам, негативно впливає на безпеку руху та екологічну ситуацію у місті.

Пріоритетом транспортної політики сучасного міста є розвиток якісних та комфортних перевезень пасажирів, першочергово екологічно чистим електричним транспортом, та збільшенням долі автобусів великої та середньої місткості в мережі автобусних маршрутів.

Така стратегія дозволить при меншій кількості рухомого складу забезпечувати високу якість пасажирських перевезень.

Проте, автобуси великої та середньої місткості потребують більших витрат на роботу та обслуговування, мають значно більшу вартість, порівняно з рухомим складом малої місткості. У зв’язку з цим суб’єкти господарювання, які здійснюють пасажирські перевезення у місті Чернігові, надають перевагу більш економічному рухомому складу типу Рута, який є неприйнятним для сучасного планування сталої міської мобільності.

В той же час чинний розмір граничної вартості разового квитка на проїзд у автобусі встановлено із врахуванням показників роботи наявного рухомого складу, та не є сприятливим для переходу суб’єктів господарювання на транспорт великої пасажиромісткості, оскільки забезпечує доступність транспортних послуг для усіх верств населення, у тому числі соціально незахищених.

Відповідно до статті 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов, зокрема, для надання соціально значущих послуг такого транспорту; придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту; стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.

З метою стимулювання розвитку громадського транспорту загального користування та переходу на зручний, пасажиромісткий рухомий склад рішенням Чернігівської міської ради від 25 листопада 2021 року № 13/VIIІ-2 прийнято Програму розвитку громадського транспорту загального користування м. Чернігова на 2022-2024 роки, відповідно до якої передбачається оплата за надані транспортні послуги перевізникам, які використовують на маршрутах автобуси пасажиромісткістю більше 50 пасажирів, пристосовані для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Проєктом рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова» пропонується встановити розрахункові тарифи на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова для автобусів різного віку, середньої та великої пасажиромісткості (більше 50 пасажирів), які використовують дизельне пальне та газ CNG (метан).

Проблема, яку необхідно вирішити шляхом прийняття даного рішення, полягає у збалансуванні інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб-підприємців, всіх суб’єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності.

Прийняття цього регуляторного акта та встановлення економічно обґрунтованого розміру розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування, надасть можливість здійснювати оплату транспортним підприємствам міста за виконану транспортну роботу та буде сприяти їх стабільній роботі, підвищенню якості наданих послуг.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Групи (підгрупи)** | **Так** | **Ні** |
| Громадяни  | Х |  |
| Держава (територіальна громада) | Х |  |
| Суб’єкти господарювання,  | Х |  |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва | Х |  |

Проблема встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів у зв’язку з тим, що державою прийнята низка законів та інших нормативних документів, які регламентують діяльність виконавчих органів місцевого самоврядування в цьому напрямку, зокрема:

- відповідно до п.п.2 п. «а» ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» виконавчі органи міських рад мають повноваження встановлювати тарифи на транспортні послуги;

- відповідно до ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту методику розрахунку тарифів за видами перевезень;

- наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.11.2009р. № 1175 затверджена Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, наказом Міністерства транспорту України № 65 від 05.02.2001 р. затверджені Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, які визначають механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та є обов’язковою для застосування під час встановлення тарифів органами місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

**ІІ. Цілі регулювання**

* встановлення економічно обґрунтованого рівня тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова;
* сприяння розвитку громадського транспорту загального користування;
* підвищення рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану транспортних підприємств та суб’єктів підприємницької діяльності;
* створення прозорого конкурентного середовища, збільшення ефективності використання рухомого складу.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Транспортні підприємства отримують дохід від продажу квитків за встановленою граничною вартістю разового квитка на проїзд. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд для пасажирів | Для забезпечення роботи на маршрутах рухомого складу середньої та великої пасажиромісткості та покриття збитків від інвестування у оновлення рухомого складу необхідно здійснити перегляд граничної вартості разового квитка на проїзд для пасажирів.  |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова». |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави (територіальної громади)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати**  |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Відсутні. | Низький рівень якості пасажирських перевезень громадським транспортом загального користування. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | Оновлення громадського транспорту загального користування. | Виникнення соціальної напруги у зв’язку зі збільшенням витрат пасажирів на проїзд. Відсутність дієвого контролю за використанням перевізниками доходу від продажу квитків. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Розвиток та оновлення громадського транспорту загального користування. Поліпшення якості надання транспортних послуг. Нові інструменти контролю за роботою перевізників. | Додаткові витрати бюджету. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати**  |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Відсутні. | Погіршення технічного стану рухомого складу, низький рівень якості пасажирських перевезень громадським транспортом загального користування. Зменшення кількості робочих місць. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | Поліпшення якості надання транспортних послуг. | Збільшення витрат на проїзд громадським транспортом загального користування. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Витрати на проїзд для пасажирів залишаються незмінними. Поліпшення якості надання транспортних послуг. | Відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць  | - | 4 | 4 | 5 | 13 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків  | - | 30,77% | 30,77% | 38,46% | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Відсутні | Залучення додаткових джерел обігових коштів для забезпечення розвитку або вихід з ринку пасажирських перевезень через відсутність ресурсів для оновлення рухомого складу. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання. | Збільшення витрат пасажирів на проїзд може зменшити обсяги пасажироперевезень та, відповідно, призвести до погіршення фінансового стану суб’єктів господарювання. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Досягнення сталих економічних умов роботи.Задоволення підприємницького інтересу. | Можливе фінансування не в повному обсязі у зв’язку з дефіцитом коштів у бюджеті. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва за альтернативами** | **Сума витрат, грн.** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | 0 |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | 0 |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | 0 |

**IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)** | **Бал результативності****(за чотирибальною системою оцінки)** | **Коментарі щодо присвоєння відповідного бала** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | 1 | Погіршення технічного стану рухомого складу, низький рівень якості пасажирських перевезень громадським транспортом загального користування. Ризик припинення діяльності з пасажирських перевезень частини суб’єктів господарювання та зменшення кількості робочих місць через відсутність ресурсів для розвитку. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | 2 | Збільшення витрат на проїзд громадським транспортом загального користування для пасажирів призводить до зменшення пасажиропотоку та, відповідно, до погіршення показників діяльності суб’єктів господарювання – перевізників. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | 4 | Прийняття проєкту рішення забезпечить досягнення цілей та розв’язання вищезазначених проблем. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Рейтинг результатив-ності** | **Вигоди****(підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу** |
| Альтернатива 1Відсутність регулювання | Витрати на проїзд для пасажирів залишаються незмінними. | Низький рівень якості пасажирських перевезень громадським транспортом загального користування.Зменшення кількості робочих місць. | Загроза припинення діяльності з пасажирських перевезень частини суб’єктів господарювання та скорочення обсягів пасажирських перевезень громадським транспортом. |
| Альтернатива 2Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд | Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Виникнення соціальної напруги у зв’язку зі збільшенням витрат пасажирів на проїзд. Зменшення пасажиропотоку. | Збільшення фінансового навантаження на пасажирів громадського транспорту та ризик погіршення показників діяльності суб’єктів господарювання – перевізників. |
| Альтернатива 3Забезпечення регулювання | Витрати на проїзд для пасажирів залишаються незмінними. Підвищення продуктивності та конкурентноспроможності суб’єктів господарювання.Поліпшення якості надання транспортних послуг та безпеки руху. | Додаткові витрати бюджету. | Забезпечення стабільності функціонування громадського транспорту загального користування та його розвитку.  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта** |
| Прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова». | Запропонований регуляторний акт при розв’язанні визначеної проблеми є найбільш ефективним способом.  | Непередбачуваними загрозами досягнення мети даного регуляторного акта є суттєві зміни у діючому законодавстві стосовно організації міських пасажирських перевезень, цінові коливання на ринку паливно-мастильних матеріалів.На дію даного регуляторного акта негативно можуть вплинути економічна криза та значні темпи інфляції, що погіршить фінансову стабільність суб’єктів господарювання, які надають відповідні послуги, призведе до ще більшого здорожчання пального та запчастин, шин до автомобілів. Відповідно, встановлені тарифи стануть економічно необґрунтованими. |
| Підвищення граничної вартості разового квитка на проїзд. | Фінансове навантаження на пасажирів.  | Х |
| Не встановлюються тарифи на транспортні послуги | Ситуація залишається без змін, проблема не вирішується.  | Х |

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

Для розв’язання проблеми пропонується прийняття рішення виконавчого комітету міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова».

Механізм дії запропонованого регуляторного акта спрямований на встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова для автобусів різного віку, середньої та великої пасажиромісткості – для здійснення оплати за надані транспортні послуги суб’єктам господарювання - перевізникам.

**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 сформувати прозорі, чіткі та зрозумілі правила поведінки суб'єктів підприємницької діяльності та споживачів на ринку пасажирських перевезень в місті Чернігові.

Досягнення визначеної цілі планується шляхом прийняття рішення виконавчим комітетом міської ради «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова», тобто встановлення економічно обґрунтованого рівня тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів з метою розрахунку з суб’єктами господарювання – перевізниками за фактично надані транспортні послуги. Дія цього регуляторного акта надасть змогу забезпечити якість транспортного обслуговування населення на автобусних маршрутах.

У разі прийняття рішення «Про встановлення розрахункових тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування міста Чернігова» передбачається виділення коштів з бюджету Чернігівської міської територіальної громади.

Витрати на запровадження державного регулювання для суб’єктів малого підприємництва не передбачаються.

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

Термін дії чинності запропонованого регуляторного акта необмежений. Його дія постійна з можливістю внесення змін до прийняття нового акта. Прийняття нового регуляторного акта відбуватиметься у разі збільшення або зменшення собівартості послуг з перевезення пасажирів в автобусах.

Зміни, доповнення будуть вноситись за підсумками аналізу відстеження його результативності, внесення змін до чинного законодавства України тощо.

**VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта**

В результаті впровадження регуляторного акта будуть досліджені та вивчені наступні показники результативності:

1. Кількість суб’єктів господарювання, на які поширюється дія даного регуляторного акта.

Дія регуляторного акта поширюється на суб’єкти господарювання міста, незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва, які виконують перевезення пасажирів на міських маршрутах громадського транспорту, і населення Чернігова, яке є споживачами даного виду послуг.

2. Розмір надходжень до міського бюджету.

3. Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг.

4. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та фізичних осіб-підприємців з основних положень акта.

Інформування зацікавлених суб’єктів господарювання та фізичних осіб-підприємців про рішення виконавчого комітету буде здійснено шляхом його оприлюднення в друкованих і електронних засобах інформації.

Крім того зі змістом рішення виконавчого комітету можна ознайомитися на офіційному вебпорталі Чернігівської міської ради за посиланням: [www.chernigiv-rada.gov.ua](http://www.chernigiv-rada.gov.ua/regulatorka/regulatorka-list/1424) у розділі «Публічна інформація», підрозділ «Регуляторна політика», рубрика «Оприлюднення проєктів регуляторних актів».

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

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

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

 Повторне відстеження результативності буде здійснюватись через рік після набрання чинності цього регуляторного акта.

 Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Відстеження результатів регуляторного акта будуть проводитись на основі статистичних даних.

**ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)**

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

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб’єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «10» січня 2022 р. по «12» січня 2022 р.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядко-вий номер | Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо) | Кількість учасників консульта-цій, осіб | Основні результати консультацій  |
| 1 | Нарада | 14 | Регуляторний акт не спричиняє витрати суб’єктів малого підприємництва на виконання його вимог |
| 2 | Нарада | 16 |

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

кількість суб’єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 13 одиниць, у тому числі малого підприємництва 4 одиниці та мікропідприємництва 5 одиниць;

питома вага суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, 69 відсотків.

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Поряд-ковий номер | Найменування оцінки | У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Оцінка “прямих” витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання |
| 1 | Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Інші процедури (уточнити) | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Разом, гривень | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 9 |
| 8 | Сумарно, гривень | 0 | 0 | 0 |
| Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування |
| 9 | Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання | 0 | 0 | 0 |
| 10 | Процедури організації виконання вимог регулювання | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Процедури офіційного звітування | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Процедури щодо забезпечення процесу перевірок | 0 | 0 | 0 |
| 13 | Інші процедури (уточнити) | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Разом, гривень | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Кількість суб’єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць | 9 |
| 16 | Сумарно, гривень | 0 | 0 | 0 |

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва не передбачаються.

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Поряд-ковий номер | Показник | Перший рік регулювання (стартовий) | За п’ять років |
| 1 | Оцінка “прямих” витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання регулювання | 0 | 0 |
| 2 | Оцінка вартості адміністративних процедур для суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування | 0 | 0 |
| 3 | Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого  регулювання | 0 | 0 |
| 4 | Бюджетні витрати  на адміністрування регулювання суб’єктів малого підприємництва | 0 | 0 |
| 5 | Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання | 0 | 0 |

Витрати суб’єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання, відсутні.

5. Відсутня необхідність розроблення корегуючих (пом’якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання.

Начальник управління транспорту,

транспортної інфраструктури та
зв’язку Чернігівської міської ради Олександр РИЖИЙ