



УКРАЇНА
ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА

ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ ТА РОЗВИТКУ

18000, м. Черкаси, вул. Б. Вишневецького, 36, тел. (0472) 36-01-88 depec@ukr.net

Від 31.03.2026 № _____

Повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акту “Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси”.

Зміст проекту: рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від **27.03.2026 № 417** “Про розгляд проекту регуляторного акту “Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси ”.

Адреса розробника: м. Черкаси, вул. Б.Вишневецького, 36, департамент економіки та розвитку виконавчого комітету Черкаської міської ради.

Спосіб оприлюднення: опублікування на офіційному веб-сайті «Цифровий портал міста Черкаси» Черкаської міської ради (електронна адреса: <https://cherkasy-rada.gov.ua>).

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються до розгляду протягом місяця з моменту опублікування проекту регуляторного акту.

Зі змістом додатку до проекту рішення можна ознайомитись на офіційному веб-сайті «Цифровий портал міста Черкаси» (електронна адреса: <https://cherkasy-rada.gov.ua>) у розділі «Виконавчий комітет» вкладка «Рішення виконкому» та в департаменті економіки та розвитку виконавчого комітету Черкаської міської ради.

Заступник директора департаменту
економіки та розвитку

Леся КОРОТКОШЕЙ



УКРАЇНА
ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА

ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ ТА РОЗВИТКУ

DEPARTMENT OF ECONOMY AND DEVELOPMENT

18000, м. Черкаси, вул. Б. Вишневецького, 36, тел (0472) 36-01-88, e-mail: depec@ukr.net

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ **до проекту рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради** **«Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті** **м.Черкаси»**

1.Визначення проблеми

Проблема, яку необхідно вирішити шляхом прийняття цього рішення, полягає у збалансуванні інтересів, прав та обов'язків таких сторін:

- органу місцевого самоврядування;
- автотранспортних підприємств міста, що надають послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- споживачів послуг автобусних маршрутів загального користування.

На даний час в місті діє рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 04.03.2025 №201 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси» зі змінами від 03.03.2026 №277, якими встановлено тариф на проїзд у розмірі 16,00 грн. при сплаті банківською картою або пристроєм з функцією NFC та 20,00 грн. при оплаті готівкою.

На час затвердження тарифу, вартість дизельного пального становила 51,0 грн., вартість мастил 120 грн., розмір мінімальної заробітної плати 8000,0 грн.

На сьогодні вартість пального складає 85,0 грн., вартість мастил 190-250 грн., розмір мінімальної заробітної плати 8647,0 грн.

У зв'язку з стрімким зростанням вартості дизельного палива, та як наслідок, збільшенням витрат на послуги з перевезення, виникає загроза зриву дотримання графіків руху міських маршрутів. Так, на сьогоднішній день є ознаки скорочення кількості обслуговуючого транспорту, перевізники відмовляються обслуговувати місто після 21:00 год. Низький рівень оплати праці водіїв призвів до високого рівня плинності кадрів.

Враховуючи вищевикладене, на підставі звернення перевізників та у зв'язку із зміною умов виробничої діяльності та реалізацією послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників виникла необхідність перегляду тарифу на перевезення пасажирів в міському транспорті.

Згідно з пунктом 1.6. наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг пасажирського автомобільного транспорту, що не залежать від господарської діяльності автомобільного перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Органи місцевого самоврядування	+	
Суб'єкти господарювання (перевізники),	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

Після введення в дію регуляторного акту - рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси» суб'єктам господарювання-перевізникам буде надано можливість здійснювати діяльність з надання транспортних послуг без збитків, вчасно сплачувати податки до бюджету, поновлювати основні фонди, забезпечити прозорість обліку наданих транспортних послуг та перевезених пасажирів.

2. Цілі державного регулювання.

Цей аналіз регуляторного впливу розроблений на виконання вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 №308.

Метою прийняття рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси» є:

- забезпечення безпечного функціонування пасажирського автобусного транспорту загального користування, що працюють у звичайному режимі руху;
- сприяння розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту;
- підтримання рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автотранспортних підприємств;
- забезпечення покриття тарифами витрат на надання послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху;

- збереження ринку соціально важливої послуги пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<i>Альтернатива 1 (відсутність регулювання)</i>	Залишити тарифи на перевезення пасажирів на рівні червня 2025 року
<i>Альтернатива 2</i>	Передбачити видатки з міського бюджету для покриття збитків автотранспортним підприємствам на регулювання обґрунтованої ціни на перевезення пасажирів автомобільним транспортом
<i>Альтернатива 3</i>	Перегляд тарифу на перевезення пасажирів в міському пасажирському транспорті та підвищення його з урахуванням обґрунтованих витрат.

Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

В разі прийняття запропонованого регуляторного акту у сфері інтересів міської влади, суб'єктів господарювання (перевізників) та населення очікуються такі вигоди:

Сфера інтересів держави та органів місцевого самоврядування:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутність державного фінансування для підняття соціальних стандартів	Приведе до погіршення технічного стану рухомого складу, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, погіршення надання послуг автомобільним транспортом або зупинка роботи автобусних маршрутів, повна зупинка руху пасажирського автотранспорту. Крім того, не виконуватиметься норма Методики щодо перегляду рівня тарифів у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника.

Альтернатива 2	Вигоди відсутні	<p>У відповідності до затверджених видатків міського бюджету на потреби життєдіяльності міста, відсутні вільні кошти, в зв'язку з чим не можливо виділити кошти на покриття різниці в тарифах перевізникам.</p> <p>Вивільнити додаткові кошти за рахунок зменшення видатків на соціальні програми неможливе у зв'язку з тим, що це матиме негативну реакцію незахищених верств населення; ймовірний перерозподіл видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства та інших) призведе до соціальної напруги; навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції в автоперевізників</p>
Альтернатива 3	<ul style="list-style-type: none"> - Організація міських пасажирських перевезень відповідно до чинного законодавства України та потреб мешканців міста. - Сприяння подальшому розвитку конкурентного середовища у сфері пасажирських перевезень. <p>При впровадженні зазначеної альтернативи будуть створені умови для реалізації вимог статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», а саме: «... тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів.»</p>	<p>Витрати часу та матеріальних ресурсів для:</p> <ul style="list-style-type: none"> - підготовки регуляторного акту та забезпечення виконання його вимог; - проведення процедур з відстеження результативності його дії; <p>Виникне незадоволеність частини громадян міста підвищенням вартості проїзду, тим самим збільшиться кількість усних та письмових звернень до виконавчого комітету.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Із числа фізичних осіб дія регуляторного акту поширюватиметься на всіх осіб, що користуються послугами перевезення міськими автобусними маршрутами, що працюють у звичайному режимі руху.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
------------------	--------	---------

Альтернатива 1	Ціна на послуги з перевезення пасажирів не підвищуватиметься, тим самим витратитиметься менше коштів на проїзд	Витрати відсутні
Альтернатива 2	Ціна на послуги з перевезення пасажирів не підвищуватиметься, економія коштів громадян, які користуються пасажирським транспортом.	Витрати відсутні
Альтернатива 3	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення організації пасажирських перевезень відповідно до потреб мешканців міста; - підвищення якості пасажирських перевезень у місті, безпеки руху за рахунок оновлення рухомого складу; - недопущення погіршення роботи міського пасажирського транспорту через нерентабельність діяльності автопідприємств 	Збільшить витрати громадянам на 4 грн. за кожен поїздку

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	Відсутні	-	4	-	4
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	Відсутня	-	100%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні	<ul style="list-style-type: none"> - Збитки перевізників від економічно необґрунтованих (застарілих) тарифів; - погіршення технічного стану рухомого складу підприємств; - втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці; - виникнення заборгованості по сплаті обов'язкових податків та платежів

Альтернатива 2	Отримання вигоди від провадження діяльності з надання транспортних послуг на міських пасажирських маршрутах загального користування за рахунок компенсації збитків з міського бюджету	<ul style="list-style-type: none"> - витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері; - підготовка матеріалів та звітування до уповноваженого органу для отримання компенсації з міського бюджету; - збитки від очікування надходжень компенсації з міського бюджету
Альтернатива 3	<ul style="list-style-type: none"> - покращення фінансово-господарського стану суб'єктів господарювання; - можливість оновлення рухомого складу; - гідна оплата праці найманого персоналу; - стабільна робота транспортної галузі. 	Збільшення показників перерахування передбачених чинним законодавством обов'язкових податків та платежів

4. 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 будуть усунуті);

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

1 - цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема залишається).

Рейтинг результативності	Бал результативності	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Відсутність регулювання	1	Залишення діючих тарифів на транспортні послуги по перевезенню пасажирів в міському громадському транспорті не вирішуватиме проблему невідповідності вартості проїзду по відношенню до реальних витрат перевізників, пов'язаних із зростанням вартості паливо-мастильних матеріалів, запасних частин, заробітної плати, встановленими урядовими обмеженнями тощо.

Альтернатива 2	2	Проблема буде частково вирішена, проте вільних коштів в міському бюджеті для покриття витрат перевізників в зв'язку з встановленим необґрунтованим тарифом відсутні. Вивільнити додаткові кошти за рахунок зменшення видатків на соціальні програми неможливе у зв'язку з тим, що це матиме негативну реакцію незахищених верств населення; ймовірний перерозподіл видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства та інших) призведе до соціальної напруги; навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору до вільної конкуренції в авто перевізників.
Альтернатива 3	3	Збільшення тарифів на транспортні послуги по перевезенню пасажирів в міському громадському транспорті частково та тимчасово зменшить проблематику, однак, деякі важливі та критичні аспекти залишаються не вирішеними (регулярне зростання курсу іноземної валюти, до якого прив'язуються постачальники запасних частин, виробники палива тощо провокуватиме неодноразові порушення вказаного питання).

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 1	Вартість проїзду залишається не змінною, що не впливає на збільшення витрат пасажирів на користування громадським транспортом. Для органів місцевого самоврядування залишаються незмінними видатки з міського бюджету на компенсацію пільгового проїзду	Основні втрати несе перевізник: – зростання збитків від економічно не обґрунтованих тарифів; – втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці; – погіршення технічного стану автопарку. Зазначене несе загрозу обмеження або припинення діяльності з перевезення пасажирів в місті, що змусить містян шукати альтернативні види транспорту, а це	Цілі не можуть бути досягнуті

		приведе до збільшення витрат на пересування містом.	
Альтернатива 2	Ціна на послуги з перевезення пасажирів не підвищуватиметься, економія коштів громадян, які користуються пасажирським транспортом. Перевізники отримають вигоду від провадження діяльності з надання транспортних послуг на міських пасажирських маршрутах загального користування за рахунок компенсації збитків з міського бюджету	Основні витрати несе орган місцевого самоврядування	Цілі ухвалення регуляторного акта буде досягнуто частково, проблема значно зменшиться, але важливі та критичні її аспекти, такі як якість та безпечність транспортного обслуговування громадян не будуть вирішені. Залишиться не вирішеним питання обслуговування нерентабельних автобусних маршрутів та рейсів у вечірній час.
Альтернатива 3	Виконання умов ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» призведе до: – підвищення якості та безпеки пасажирських перевезень; – забезпеченню належної заробітної плати найманого персоналу перевізника; – збільшення надходжень до міського бюджету; – інвестування перевізником у транспорту інфраструктуру міста; – створення конкурентного	Збільшення витрат пасажирів на транспортні послуги, що має компенсуватись якістю.	Забезпечує досягнення цілей ухвалення регуляторного акта щодо створення умов якісного та безпечного перевезення пасажирів та захисту автоперевізників від впровадження збиткової господарської діяльності. Забезпечує баланс інтересів громади, держави (органу місцевого самоврядування тощо) і СПД, які здійснюють автобусні перевезення пасажирів.

	середовища.		
--	-------------	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Проблема залишиться не вирішеною. Призведе до недотримання вимог ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», погіршення фінансового стану автомобільних перевізників, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, і, як результат припинення діяльності з надання послуг громадянам на пасажирські перевезення.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств, ліцензійних умов, динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоків), зміни рухомого складу, збільшення вартості палива, запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу, соціально-економічна напруга, інше.
Альтернатива 2	Проблема значно зменшиться, але деякі важливі та критичні аспекти залишаться невирішеними, а саме: транспортне обслуговування не буде відповідати належній якості при здійсненні пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах; залишиться не вирішеним питання безпеки руху на транспорті та обслуговування нерентабельних автобусних маршрутів та рейсів у вечірній час.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств, ліцензійних умов, динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоків), зміни рухомого складу, збільшення вартості палива, запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу, соціально-економічна напруга, інше.
Альтернатива 3	При впровадженні зазначеної альтернативи забезпечується дотримання вимог ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт». Обраний спосіб має наступні переваги: забезпечує розв'язання існуючої проблеми; забезпечує досягнення поставлених цілей; забезпечує принцип регуляторної політики.	Зміни в законодавчій базі України з питань діяльності транспортних підприємств, ліцензійних умов, динаміки попиту/пропозиції (зміна пасажиропотоків), зміни рухомого складу, збільшення вартості палива, запасних частин, необхідних для ремонту рухомого складу, соціально-економічна напруга, інше.

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

1. Для розв'язання проблеми пропонується прийняти рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на

проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси» яким буде забезпечено умови для розвитку господарювання у сфері пасажирських перевезень, захист пасажирів від необгрунтованого збільшення вартості проїзду шляхом регулювання ціни, яку суб'єкт господарювання не може перевищувати.

2. Оприлюднити проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу з метою отримання зауважень та пропозицій.

3. Направити проект регуляторного акта разом з аналізом регуляторного впливу на розгляд та погодження щодо відповідності нормам антимонопольного законодавства.

4. Провести обговорення цього проекту регуляторного акта із залученням суб'єктів господарювання.

5. Оприлюднити рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси на офіційному вебсайті «Цифровий портал міста Черкаси» Черкаської міської ради з метою забезпечення інформованості громади та суб'єктів господарювання.

6. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні чи юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акту не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів місцевого самоврядування. Питома вага суб'єктів малого підприємництва складає 100% від загальної кількості суб'єктів господарювання на яких поширюється дія даного регуляторного акту, що є підставою для здійснення розрахунку витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (Тест малого підприємництва).

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежений. Прийняття нового регуляторного акта відбуватиметься у разі збільшення або зменшення собівартості послуг.

За підсумками аналізу відстеження результативності дії регуляторного акта, а також у разі потреби та з урахуванням відповідних нормативних актів до нього будуть вноситися необхідні зміни.

8. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Показником результативності даного акту буде:

- аналіз електронних даних із використанням платіжних карток, транспортних карток, тощо щодо кількості перевезених пасажирів за звітний період (тис.осіб);
- кількість скарг та звернень по роботі громадського транспорту;

- кількісні показники відсоткового рівня забезпечення регулярності руху автобусів на маршрутах (випуск);
- збільшення обсягу збору виручки (%);
- фінансова звітність суб'єктів господарювання – перевізників;
- ступінь інформованості суб'єктів підприємництва про існування даного регуляторного акта.

Значення прогнозних показників результативності дії регуляторного акта (у кількісному виразі) наведено у таблиці

Назва показника	Одиниця виміру	За 2025 рік	Очікувані показники за 1 рік регулювання	Очікувані показники за 3 роки регулювання
Кількість суб'єктів підприємництва на яких поширюється дія акту	од.	4	Неможливо вирахувати кількість майбутніх суб'єктів	Неможливо вирахувати кількість майбутніх суб'єктів
Аналіз електронних даних із використанням платіжних карток, транспортних карток, тощо щодо кількості перевезених пасажирів за звітний період	тис.осіб	19 074,25	Оцінка результатів реалізації регуляторного акту та ступеня досягнення визначених цілей буде здійснюватися за результатами повторного відстеження результативності регуляторного акту	
Збільшення обсягу збору виручки	тис.грн., %	308540,9	Оцінка результатів реалізації регуляторного акту та ступеня досягнення визначених цілей буде здійснюватися за результатами повторного відстеження результативності регуляторного акту	
Інформованість про існування даного регуляторного акта	%	Рівень проінформованості суб'єктів щодо основних положень регуляторного акта становить 100% та є незмінним протягом вимірювального періоду		
Кількісні показники випуску автобусів на лінію	од.	71	Оцінка результатів реалізації регуляторного акту та ступеня досягнення визначених цілей буде здійснюватися за результатами повторного відстеження результативності регуляторного акту	
Кількість скарг та звернень по роботі громадського транспорту	од.	95	Оцінка результатів реалізації регуляторного акту та ступеня досягнення визначених цілей буде здійснюватися за результатами повторного відстеження результативності	

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде проведено у строки, визначені Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та відповідно до методики, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України № 308 від 11.03.2004 (із змінами та доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 28.11.2012 № 1107, від 16.12.2015 № 1151).

Базове відстеження результативності дії рішення буде здійснено до дати набрання чинності даного регуляторного акту.

Повторне відстеження результативності регуляторного акту проводитиметься через рік з дати набрання ним чинності але не пізніше двох років.

Періодичні відстеження проводитимуться раз на кожні 3 роки, починаючи від дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії рішення.

Заступник директора департаменту
економіки та розвитку

Леся КОРОТКОШЕЙ

ВИТРАТИ

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

Витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва не передбачаються.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва.

Органи місцевого самоврядування наділені повноваженнями встановлювати (погоджувати) регульований тариф на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, не втручаючись в подальшу господарську діяльність суб'єктів підприємницької діяльності. Прийняття цього регуляторного акта не передбачає утворення нового виконавчого органу (або нового структурного підрозділу діючого органу). Розробка регуляторного акту, контроль за його виконанням, проведенням аналізу та заходів по відстеженню результативності регуляторного акту посадовими обов'язками покладено на спеціалістів Департаменту економіки та розвитку виконавчого комітету Черкаської міської ради. Тобто додаткові витрати на адміністрування регулювання не передбачаються. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва не передбачаються.

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 “__01__” квітня 2026_р. по “__01__” травня_2026__р.

Порядковий номер, дата	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 консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
09.04.2026	Робочі зустрічі з субектами господарювання	5	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію щодо бізнес-

			процесів, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання у зв'язку з виконанням нових вимог регулювання. Також, отримано інформацію щодо орієнтовної кількості суб'єктів малого та середнього підприємництва, на яких поширюватимуться вимоги запропонованого регулювання.
16.04.2026	Консультації з представниками малого бізнесу - приватними перевізниками	5	Запропоноване регулювання сприймається. Отримано інформацію про те, що для виконання вимог регулювання необхідно: 1. Здійснити витрати на процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання. В середньому витрачається 2 години. 2. Здійснити витрати на процедури організації виконання вимог регулювання. В середньому 3 годин

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

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 4 (одиниць), у тому числі малого підприємства 4 (одиниць) та мікропідприємства 0 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 100 (відсотків) (відповідно до таблиці "Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання" додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

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

Міська автобусна мережа складається із 19 маршрутів, які обслуговує близько 120 автобусів, в тому числі 4 суб'єкта господарювання, віднесених до малих суб'єктів господарювання.

Порядкови	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 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
5	Інші процедури (уточнити):	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
6	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
7	Кількість суб’єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	4	4	X
Оцінка вартості адміністративних процедур суб’єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
8	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула:</i> витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб’єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм	0,5 год. (час, який витрачається суб’єктом господарювання на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за	0,00 грн. (припущено, що суб’єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій).	-

		результатами консультацій) X 52,00 грн. = 26,00 грн.		
9	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур	16 год. (час, необхідний на розроблення та впровадження внутрішніх процедур (за результатами консультацій)) X 52,00 грн. = 832 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій).	-
10	Процедури офіційного звітування	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
11	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
12	Інші процедури (уточнити)	0,0 (витрати відсутні)	0,0 (витрати відсутні)	-
13	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 8+9 + 10 + 11 + 12)</i>	858,00	X	-
14	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	4	4	X
15	Сумарно, гривень (рядок 8* рядок 14 + рядок 9)	936,00	X	-

Примітки:

1. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано розмір погодинної оплати праці, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2026 рік», з 1 січня 2026 року становить 52,00 гривні.

Припущено, що кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання у перший рік (стартовий рік впровадження регулювання), та

наступний рік дорівнює кількості суб'єктів господарювання – ліцензіатів, зазначених у розділі 3.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державне регулювання рішення не передбачає утворення нового структурного підрозділу. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів малого підприємництва не передбачаються.

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання, грн.	За п'ять років, грн.
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	-	-
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	936,00	-
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання (рядки 1+2)	936,00	-
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	-	-
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулюванняу т. ч. в середньому на 1 суб'єкта малого підприємництва	936,00 або 234,00 грн. на 1 суб'єкта	-

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання

Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачено.



ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

РІШЕННЯ

Від 24 03 2026 № 417

м. Черкаси

Про розгляд проекту регуляторного акту «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м. Черкаси»

Керуючись підпунктом 2 пункту «а» статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», розглянувши проект регуляторного акту та пропозиції департаменту економіки та розвитку виконавчий комітет Черкаської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Доручити директору департаменту економіки та розвитку Удод І.І. здійснити всі заходи щодо проекту регуляторного акту «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м. Черкаси», передбачені Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

2. Після виконання необхідних заходів, проект рішення «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м. Черкаси» внести на затвердження виконавчого комітету Черкаської міської ради згідно з чинним законодавством.

3. Доручити управлінню інформаційної політики Черкаської міської ради оприлюднити це рішення в засобах масової інформації.

4. Контроль за виконанням рішення покласти на директора департаменту дорожньо-транспортної інфраструктури та екології Отрешка С.В.

Міський голова
Заступник міського голови –
керуючий справами виконавчого комітету



Анатолій БОНДАРЕНКО

Валентина ЯРМОЛИЧ

ПРОЕКТ

Про встановлення тарифу на
проїзд у міському пасажирському
транспорті м. Черкаси

Відповідно до підпункту 2 пункту "а" статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», враховуючи звернення перевізників не комунальної форми власності, які здійснюють перевезення на міських маршрутах та надані ними розрахунки собівартості перевезень (вх. № 7679-01-19, №6793-01-19), з метою стабільної роботи, забезпечення виконання затверджених графіків руху, недопущення зупинення роботи міського пасажирського транспорту, внаслідок збільшення собівартості перевезень пасажирів у зв'язку зі стрімким підвищенням ціни на паливо, виконавчий комітет Черкаської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Перевізникам не комунальної форми власності, з якими укладено угоди на перевезення пасажирів у звичайному режимі руху, встановити тариф на перевезення одного пасажирів в розмірі 20,00 грн.

2. Визнати такими, що втратили чинність рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 03.03.2026 №277 «Про внесення змін до рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 04.03.2025 №201 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси» та рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 04.03.2025 №201 «Про встановлення тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті м.Черкаси».

3. Оприлюднити це рішення на вебсайті «Цифровий портал міста Черкаси» Черкаської міської ради.

4. Рішення набирає чинності на наступний день після дня його опублікування.

5. Контроль за виконанням рішення покласти на директора департаменту дорожньо-транспортної інфраструктури та екології Отрешка С.В.

Міський голова

Анатолій БОНДАРЕНКО