

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту рішення Вінницької міської ради «Про затвердження
Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів
на території Вінницької міської територіальної громади»

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ до проєкту рішення Вінницької міської ради «Про затвердження Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади», підготовлений у відповідності до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики в сфері господарської діяльності» та Постанови Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта».

Регуляторний орган: Вінницька міська рада

Розробник аналізу регуляторного впливу – департамент транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради.

І.ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ

На території Вінницької міської територіальної громади, відповідно до звернень та скарг мешканців громади, спостерігається зростання кількості занедбаних і покинутих транспортних засобів, що тривалий час перебувають на вулицях, прибудинкових територіях, у дворах житлових будинків, зелених зонах. Такі транспортні засоби:

- Створюють загрозу для безпеки дорожнього руху, зокрема покинуті транспортні засоби нерідко блокують тротуари, проїзди та пожежні під'їзди до будинків, ускладнюють рух спеціального транспорту, зокрема карет швидкої медичної допомоги, пожежно-рятувальних автомобілів та аварійних служб. В окремих випадках розташування таких автомобілів знижує оглядовість на перехрестях та створює небезпеку виникнення дорожньо-транспортних пригод.

- Погіршують санітарний стан та благоустрій громади. Занедбані автомобілі часто стають місцями накопичення сміття, нерідко вони використовуються для несанкціонованого зберігання відходів. Це спричиняє погіршення санітарно-епідеміологічної ситуації у дворах та на вулицях, а також створює умови для поширення гризунів і комах.

- Автомобілі що тривалий час не використовуються створюють екологічну небезпеку, через те, що поступово руйнуються. Відсутність догляду за автомобілем призводить до витоку паливно-мастильних матеріалів, охолоджувальних та гальмівних рідин, що спричиняє забруднення ґрунтів і потрапляння токсичних речовин у зливову каналізацію, яка безпосередньо впадає у водойми громади. Це шкодить екосистемі міста та суперечить принципам екологічної безпеки, визначеним у Законі України «Про охорону навколишнього природного середовища».

▪ Знижують естетичний вигляд та туристичну привабливість громади. Наявність іржавих та пошкоджених транспортних засобів на вулицях формує у мешканців і відвідувачів негативне враження про місто. Для туристів, інвесторів та гостей це створює образ занедбаності та відсутності догляду за міським середовищем, що прямо впливає на інвестиційну привабливість Вінниці.

▪ Покинуті автомобілі займають паркомісця та громадські простори, які могли би використовуватись для організації паркування діючого транспорту, створення озелених територій, дитячих чи спортивних майданчиків. Таким чином, вони знижують ефективність використання обмежених міських територій.

Наявність зазначених проблем суперечить стратегічним документам розвитку Вінницької міської громади. У Концепції інтегрованого розвитку міста Вінниці до 2030 року одним із головних пріоритетів є створення безпечного, комфортного та привабливого міського середовища, що відповідає сучасним європейським стандартам якості життя. У Концепції окремо наголошується на важливості раціонального використання міських територій, формування доступного та впорядкованого громадського простору, а також на потребі ліквідації проявів хаотичного та занедбаного використання земельних ділянок. Занедбані транспортні засоби, які роками залишаються у дворах житлових будинків чи на вулицях, суперечать цим завданням, оскільки вони: перешкоджають раціональному використанню територій, знижують рівень безпеки і комфорту мешканців, створюють візуальне середовище занедбаності, яке прямо протилежне візії міста «комфортного для життя».

У Стратегії розвитку Вінницької міської територіальної громади 3.0 закладені принципи сталого розвитку громади, що включають підвищення рівня якості життя мешканців, формування позитивного іміджу міста та підвищення його конкурентоспроможності. Стратегія підкреслює, що чистота, впорядкованість і безпека публічних просторів мають вирішальне значення для привабливості міста як для мешканців, так і для туристів та інвесторів. Занедбані та покинуті транспортні засоби, як зазначалось вище створюють враження безконтрольності та занедбаності, знижують інвестиційну привабливість та формують негативний імідж громади у комунікації з міжнародними партнерами.

Зелений курс Вінниці спрямований на забезпечення екологічної безпеки, раціональне використання ресурсів та зменшення негативного впливу на довкілля. Вінниця задекларувала прагнення досягти екологічної стійкості, розвивати «зелену» міську інфраструктуру, мінімізувати джерела забруднення. Занедбані транспортні засоби є джерелом екологічних загроз: витік паливно-мастильних матеріалів, корозія металу, накопичення відходів та сміття. Наявність подібних об'єктів прямо суперечить курсу міста на

екологічну безпеку, адже вони шкодять ґрунтам, зеленим насадженням і підземним водам.

Таким чином, проблема покинутих і занедбаних транспортних засобів не є лише локальною побутовою незручністю для мешканців. Вона має стратегічний вимір і суперечить ключовим напрямкам розвитку Вінниці, закріпленим у стратегічних документах. Вирішення цієї проблеми можливе лише шляхом впровадження комплексного, зрозумілого та врегульованого механізму, який буде закріплений у відповідному рішенні Вінницької міської ради. Такий підхід дозволить узгодити практичні дії громади з його довгостроковими стратегічними цілями та забезпечити гармонійний розвиток міського середовища.

Прийняття регуляторного акта «Про затвердження Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади» безпосередньо впливає на інтереси держави та органів місцевого самоврядування.

Держава зацікавлена у впровадженні прозорого механізму поводження із занедбаними транспортними засобами, оскільки це підвищує рівень безпеки дорожнього руху, зменшує екологічні ризики та сприяє ефективнішому використанню територій громади. Водночас органи місцевого самоврядування отримують додаткові обов'язки щодо організації процесу виявлення, переміщення та зберігання транспортних засобів.

Реалізація регуляторного акта узгоджується з основними стратегічними документами розвитку міста:

- **Концепція інтегрованого розвитку міста Вінниці до 2030 року** передбачає формування «комфортного та безпечного міського середовища», що неможливе без вирішення проблеми хаотичного розміщення покинутих авто.
- **Стратегія розвитку громади 3.0** визначає підвищення якості життя, чистоти і безпеки як ключові умови привабливості Вінниці для мешканців, туристів та інвесторів.
- **Зелений курс Вінниці** наголошує на мінімізації джерел забруднення довкілля, до яких належать і занедбані транспортні засоби.

Крім того, ухвалення регуляторного акта відповідає чинному законодавству України та міжнародним зобов'язанням держави:

- **Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» (ст. 30)** – покладає на виконавчі органи рад обов'язків щодо забезпечення благоустрою населених пунктів.
- **Закон України «Про благоустрій населених пунктів» (ст. 10, 16)** – встановлює вимогу утримувати території у належному стані та не допускати їх захаращення.
- **Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» (ст. 9, 35)** – вимагає від органів держави та місцевого самоврядування запобігати забрудненню довкілля.

- **Угода про асоціацію між Україною та ЄС (2014 р.)** – передбачає наближення політики у сфері транспорту та довкілля до стандартів Європейського Союзу.
- **Європейська хартія місцевого самоврядування** (ратифікована Україною у 1997 р.) – гарантує право та обов’язок органів місцевого самоврядування забезпечувати належний рівень життя у громадах.
- **Цілі сталого розвитку ООН** (адаптовані в Україні): Ціль 11 «Сталий розвиток міст та громад» та Ціль 3 «Міцне здоров’я і благополуччя» безпосередньо стосуються створення безпечного міського середовища і зниження рівня травматизму.

Таким чином, ухвалення акта забезпечує виконання державою як внутрішніх законодавчих норм, так і міжнародних зобов’язань у сферах безпеки, екології та розвитку міст.

Статистичні дані щодо покинутих та занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади:

1. **Кількість покинутих та занедбаних транспортних засобів** на території громади наразі невідома (динамічна інформація). Орієнтовно до 200 автомобілів.
2. **Потенційно підпадають під регулювання:** особи які зареєстровані на території Вінницької міської територіальної громади - 356379 осіб, та внутрішньо-переміщені особи, які перебувають на обліку в департаменті соціальної політики Вінницької міської ради - 42861 особа. За інформацією ГУ ДПС у Вінницькій області кількість осіб які зареєстровані та перебувають на податковому обліку на території Вінницької територіальної громади складає - 44834 особи (з них юридичні особи - 15638, фізичні особи-підприємці-29196).

Прийняття Вінницькою міською радою власного «Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади» є спробою заповнити існуючу законодавчу прогалину на місцевому рівні та створити чіткий механізм для вирішення цієї проблеми.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава	+	-
Суб’єкти господарювання	+	-
у тому числі суб’єкти малого підприємництва	+	-

Проблема покинутих транспортних засобів не може бути вирішена ринковими механізмами, оскільки:

- власники таких автомобілів зазвичай самоусунулися від відповідальності за їхній стан і не мають економічної мотивації добровільно прибирати чи утилізувати транспортний засіб;
- ринок послуг утилізації та вторинної переробки транспорту в Україні перебуває на стадії розвитку й не забезпечує належної інфраструктури для масового вирішення проблеми;
- навіть за умови існування приватних компаній, які готові здійснити евакуацію чи утилізацію, без нормативно визначеного механізму примусу неможливо змусити власника скористатися такими послугами;
- мешканці, бізнес та громада загалом є «заручниками» ситуації, адже вони не можуть самостійно вирішити питання без чітко визначеного механізму взаємодії з такими транспортними засобами.

Чинне законодавство України передбачає лише загальні норми, що стосуються благоустрою та утримання транспортних засобів, але не встановлює чіткої процедури виявлення, інформування власників, та переміщення таких транспортних засобів.

Закон України «Про благоустрій населених пунктів» визначає загальні засади утримання територій, однак не деталізує порядок роботи з занедбаними транспортними засобами.

Закон України «Про дорожній рух» регламентує загальні правила використання транспортних засобів, але не містить положень щодо виявлення та переміщення покинутих авто.

Правила благоустрою території м. Вінниці, затверджені міською радою, також не охоплюють у повному обсязі порядок взаємодії комунальних служб, поліції та власників транспортних засобів у цій сфері.

У результаті, органи місцевого самоврядування та комунальні служби залишаються без інструменту для оперативного реагування, а мешканці громади — без дієвого захисту своїх прав на безпечний, впорядкований та комфортний простір.

Отже, наразі на загальнодержавному рівні та зокрема на рівні громади відсутні регуляторні акти які забезпечують комплексне врегулювання проблеми, що обумовлює необхідність ухвалення нового нормативно-правового акта — Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади.

II. ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Метою прийняття регуляторного акта «Про затвердження Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади» є створення ефективного, прозорого механізму врегулювання проблеми на місцевому рівні, що дозволить забезпечити:

1. Запровадження чіткої процедури виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів забезпечить звільнення проїжджої частини, тротуарів, пожежних проїздів, дворів та інших громадських просторів від перешкод, що створюють загрозу для учасників дорожнього руху. Це сприятиме зменшенню кількості аварійних ситуацій, покращенню оглядовості на перехрестях та доступності для спецтранспорту.
2. Регулювання дасть змогу усунути об'єкти, що є осередками засмічення та антисанітарії, накопичення відходів та стихійних звалищ. Це позитивно вплине на стан дворів, вулиць та зелених зон, підвищить рівень комфорту для мешканців.
3. Переміщення та в подальшому можлива утилізація чи вторинна переробка занедбаних транспортних засобів дозволить запобігти витоку токсичних речовин, забрудненню ґрунтів та потраплянню шкідливих елементів у зливову каналізацію та водойми. Це відповідає екологічним пріоритетам, закладеним у Зеленому курсі Вінниці та у Законі України «Про охорону навколишнього природного середовища».
4. Вивільнені місця, які займають покинуті транспортні засоби, можуть бути використані для організації паркування діючого транспорту, створення нових зелених зон, дитячих і спортивних майданчиків чи інших об'єктів благоустрою. Це підвищить ефективність використання міського простору відповідно до завдань Концепції інтегрованого розвитку міста Вінниці до 2030 року.
5. Ліквідація проявів занедбаності та хаотичного використання міських територій сприятиме покращенню візуального вигляду вулиць і дворів, що має значення як для мешканців, так і для інвесторів та туристів. Це узгоджується з цілями Стратегії розвитку громади 3.0 щодо підвищення конкурентоспроможності Вінниці на національному та міжнародному рівнях.
6. Встановлення порядку інформування власників, визначення строків добровільного прибирання автомобіля, умов примусового переміщення та відшкодування витрат створює зрозумілі «правила гри» для всіх сторін. Це дозволить уникнути правових колізій, підвищить довіру мешканців до органів місцевого самоврядування та забезпечить дотримання принципів верховенства права.

Таким чином, цілі державного регулювання мають комплексний характер: від підвищення безпеки руху й поліпшення благоустрою громади — до екологічної стабільності та розвитку туристично-інвестиційної привабливості Вінницької міської громади.

III. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА СПОСОБІВ ДОСЯГНЕННЯ ВИЗНАЧЕНИХ ЦІЛЕЙ

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін	Передбачає відмову від прийняття нового регуляторного акта та подальше існування проблеми у межах чинного законодавства. Застосовуються лише загальні норми Законів України «Про благоустрій населених пунктів», «Про дорожній рух» та Правил благоустрою м. Вінниці, які не регулюють порядок виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів.
Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта	Розробка та ухвалення Вінницькою міською радою «Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів». Цей документ встановлює чіткий алгоритм дій: порядок виявлення авто, інформування власників, строки добровільного прибирання, підстави для примусового переміщення та механізм відшкодування витрат. Альтернатива забезпечує системне, прозоре і справедливе вирішення проблеми відповідно до стратегічних документів громади.

2. Оцінка обраних альтернативних способів досягнення цілей для держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін	<ul style="list-style-type: none"> - Відсутність додаткових адміністративних витрат з боку державних і місцевих органів влади. - Не потребує створення нових механізмів чи структур. 	<ul style="list-style-type: none"> - Збереження високого рівня скарг громадян і соціальної напруги. - Зростання кількості аварійних ситуацій через захаращення вулиць і дворів. - Погіршення екологічного стану територій. - Негативний імідж міста, що знижує туристичну та інвестиційну привабливість громади. - Відсутність контролю над проблемою формує недовіру громадян до влади.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Встановлення чіткої, прозорої та справедливої процедури виявлення, інформування та переміщення занедбаних авто. - Зменшення соціальної напруги та кількості скарг громадян. - Підвищення рівня безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки. - Рациональне використання міських територій. - Формування позитивного іміджу громади для мешканців, туристів та інвесторів. - Відповідність стратегічним документам розвитку міста («Концепція інтегрованого розвитку до 2030 року», «Стратегія розвитку громади 3.0», «Зелений курс Вінниці»). 	<ul style="list-style-type: none"> - Потреба у фінансових та організаційних витратах на створення й утримання механізму евакуації, зберігання покинутих та занедбаних авто: - Сумарні планові витрати часу працівника - 684,5 год. - Вартість часу співробітника органу місцевого самоврядування - 32 856,0 грн. - Необхідність координації дій між поліцією, органами місцевого самоврядування та комунальними підприємствами. - Часові витрати на впровадження нового порядку та налагодження взаємодії між усіма учасниками процесу. - Витрати власників чи розпорядників покинутих та занедбаних авто за переміщення та зберігання таких транспортних засобів на спеціальному майданчику

Оцінка впливу на сферу інтересів громади

Відповідно до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Постанова КМУ № 308 від 11.03.2004 р.), оцінка впливу на сферу інтересів держави здійснюється через співвідношення вигод та витрат.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Відсутність необхідності ознайомлюватися з новими правилами. - Власники занедбаних авто уникають витрат на переміщення чи зберігання 	<ul style="list-style-type: none"> - Погіршення якості життя мешканців: захаращені двори, тротуари, дитячі та спортивні майданчики. - Зниження безпеки: перекриття проїздів для «швидкої», пожежних та аварійних служб. - Збільшення ризиків ДТП через обмежену оглядовість на перехрестях. - Погіршення санітарного стану та екології (сміття, витокі паливно-мастильних матеріалів).

		<ul style="list-style-type: none"> - Втрати паркомісць для діючого транспорту. - Формування негативного іміджу міста, що впливає на відчуття гордості мешканців за свою громаду.
Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Вивільнення місць для паркування та інших потреб громади. - Підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зменшення ризиків аварійних ситуацій. - Покращення санітарного стану дворів і вулиць, зменшення поширення гризунів та комах. - Підвищення естетичного вигляду міста, що позитивно впливає на комфорт мешканців. - Підвищення вартості нерухомості завдяки впорядкованому середовищу. - Мешканці отримують зрозумілий механізм повідомлення і вирішення проблеми покинутих авто. 	<ul style="list-style-type: none"> - Власники покинутих авто несуть витрати на переміщення, зберігання транспортного засобу. <p>Загалом на території на території ВМТГ проживає - 356 379 осіб, та внутрішньо-переміщені особи, які перебувають на обліку в департаменті соціальної політики Вінницької міської ради - 42 861 особа. Усі мешканці громади підпадають під вплив регулювання.</p> <p>Для розрахунку вартості щодо переміщення та зберігання береться інформація комунального підприємства "Вінницька спеціалізована монтажно-експлуатаційна дільниця з організації дорожнього руху" (далі КП "СМЕД ОДР") та інформація від оператора штраф-майданчика щодо вартості перебування транспортного засобу на майданчику. Для розрахунку береться термін зберігання покинутого чи занедбаного авто в один календарний рік.</p> <p>За інформацією з наказу КП "СМЕД ОДР" від 17 квітня 2025 року №01-04/57 "Про затвердження калькуляції вартості послуг з доставлення (транспортування) тимчасово затриманих інспекторами з паркування транспортних засобів на спеціальний майданчик (стоянку)" вартість такої послуги становить 2379,00 грн (дві тисячі триста сімдесят дев'ять гривень нуль копійок) з ПДВ за один транспортний засіб. Для розрахунку щодо вартості переміщення покинутих та занедбаних авто береться аналогічна вартість. Відповідно до інформації наданої оператором спеціального</p>

		<p>майданчику (стоянки) куди планується переміщати покинуті та занедбані авто, вартість перебування авто на такому майданчику складає: у перші 7 діб переміщення авто 270 грн (без ПДВ) за добу перебування авто на майданчику, починаючи з 8 дня перебування авто на майданчику, вартість перебування 1 доби авто на майданчику = 50 гривень на добу (без ПДВ).</p> <p>Як зазначалось вище, для розрахунку береться термін перебування авто на майданчику максимальний термін в 1 рік (365 днів).</p> <p>Орієнтовна вартість переміщення та зберігання покинутого чи занедбаного авто = вартості послуги з транспортування покинутого авто + вартість перебування авто на спеціальному майданчику (стоянці) відповідно до кількості днів перебування такого авто на майданчику.</p> <p>Розрахункова максимальна вартість (з ПДВ) переміщення та стоянки авто на спеціальному майданчику (стоянці) для авто за рік складає: 2 379 грн. + (7 діб x 324 грн) + (358 діб x 60 грн) = 2379 грн. + 2268 грн. + 21480 грн. = 26127 грн.</p> <p>- Для решти мешканців додаткових витрат не передбачається.</p>
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, од.	12	2634	42189	31810	44834
Питома вага групи у загальній кількості, %	0,027	5,875	94,098	75,4	100

**Для оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, було зроблено запит головного управління державної податкової служби у Вінницькій області (далі ГУ ДПС). За інформацією наданою ГУ ДПС у Вінницькій області кількість осіб які зареєстровані та перебувають на податковому обліку на території Вінницької територіальної громади складає - 44 834 особи (з них юридичні особи - 15 638, фізичні особи-підприємці-29 196).*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін	<ul style="list-style-type: none"> - Власники покинутих транспортних засобів уникають витрат, пов'язаних з їх переміщенням та зберіганням. - Для бізнесу відсутня необхідність пристосовуватись до нового регулювання. 	<ul style="list-style-type: none"> - Перешкоди для доступу транспорту та клієнтів до закладів бізнесу (захаращені проїзди, незаконно зайняті паркомісця). - Зниження привабливості територій, де розташовані об'єкти бізнесу, через наявність покинутих авто. - Зменшення туристичного потоку, що негативно позначається на сфері послуг (готелі, ресторани, торгівля).
Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта	<ul style="list-style-type: none"> - Власники покинутих транспортних засобів уникають витрат, пов'язаних з їх переміщенням та зберіганням. - Для бізнесу відсутня необхідність пристосовуватись до нового регулювання. 	<ul style="list-style-type: none"> - Власники покинутих авто несуть витрати на переміщення, зберігання транспортного засобу. Розрахункова максимальна вартість (з ПДВ) переміщення та стоянки авто на спеціальному майданчику (стоянці) для авто за рік складає для суб'єктів господарювання аналогічна як для мешканців громади і дорівнює 26 127 грн в рік за одне авто.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави (органу місцевого самоврядування)

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін	<ul style="list-style-type: none"> - Відсутність потреби у виділенні бюджетних коштів на організацію процесу переміщення та зберігання авто. - Відсутність адміністративного навантаження на нові служби. 	<ul style="list-style-type: none"> - Збереження проблеми захаращення територій та зниження рівня благоустрою. - Погіршення безпеки дорожнього руху та зростання аварійності. - Погіршення екологічної ситуації через витоки паливно-мастильних матеріалів. - Зниження іміджу органів влади через невирішення актуальної проблеми. - Невиконання стратегічних документів міста та міжнародних зобов'язань України.

<p>Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Створення чіткого механізму переміщення покинутих авто. - Підвищення безпеки дорожнього руху. - Виконання вимог законів України і міжнародних зобов'язань. - Зменшення екологічних ризиків. - Покращення іміджу міста та органів влади. - Узгодження з Концепцією інтегрованого розвитку, Стратегією 3.0 та Зеленим курсом Вінниці. 	<ul style="list-style-type: none"> - Фінансування переміщення і зберігання авто. - Адміністративні витрати на організацію процесу та взаємодію з поліцією. - Потреба у виділенні ділянок або приміщень для зберігання авто.
--	--	--

IV. ВИБІР НАЙБІЛЬШ ОПТИМАЛЬНОГО АЛЬТЕРНАТИВНОГО СПОСОБУ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ

Для визначення оптимального способу досягнення цілей було проведено бальну оцінку ефективності кожної з альтернатив. Оцінювання здійснено за чотирибальною системою, передбаченою Постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта»:

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).

Вид альтернативи	Ступінь досягнення цілей	Оцінка (бали)
<p>Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін</p>	<p>Проблема зберігається у повному обсязі. Занедбані транспортні засоби продовжуватимуть створювати загрозу безпеці, погіршувати благоустрій і екологічний стан, знижувати туристичну привабливість. Цілі не досягаються.</p>	<p style="text-align: center;">1</p>
<p>Альтернатива 2 Прийняття</p>	<p>Створено чіткий механізм виявлення, інформування власників, переміщення та зберігання занедбаних</p>	<p style="text-align: center;">4</p>

комплексного регуляторного акта	транспортних засобів. Цілі акта (безпе́чність, чистота, екологі́чність, відпові́дність стратегії розвитку громади) досягаються повною мірою.	
---------------------------------	--	--

Порівняння впливу на інтереси впливу держави, громадян та суб'єктів господарювання.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Залишення ситуації без змін	Вигоди відсутні, для держави, громадян та суб'єктів господарювання, зберігається хаос у благоустрої території.	Високі втрати (погіршення безпеки, екології, інвестиційного клімату) для держави, громадян та суб'єктів господарювання.	Не забезпечує досягнення визначених цілей і є неприйнятною
Альтернатива 2 Прийняття комплексного регуляторного акта	Високі вигоди для громади, держави та суб'єктів господарювання: поліпшується стан благоустрою держави, громади, зменшується рівень скарг щодо покинутих та занедбаних авто, поліпшується екологічний стан громади та держави в цілому	Для держави, а саме для розробника регуляторного акта (органу місцевого самоврядування) витрати виражаються у часі працівника який займається розробкою регуляторно акту, зокрема: -Сумарні планові витрати часу працівника - 684,5 год. - Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата), гривень - 32832,0 грн. Для громадян та суб'єктів господарської діяльності можливі витрати в разі переміщення та доставлення покинутого транспортного на спеціальний майданчик. Розрахункова максимальна вартість (з ПДВ) переміщення та стоянки авто на спеціальному майданчику (стоянці) для авто за рік складає 26127 грн в рік за одне авто.	

V. МЕХАНІЗМ ТА ЗАХОДИ, ЯКІ ЗАБЕЗПЕЧАТЬ РОЗВ'ЯЗАННЯ ВИЗНАЧЕНОЇ ПРОБЛЕМИ

Для забезпечення системного та прозорого врегулювання проблеми занедбаних транспортних засобів проєкт рішення Вінницької міської ради «Про затвердження Порядку виявлення та переміщення занедбаних транспортних засобів на території Вінницької міської територіальної громади» передбачає впровадження комплексу механізмів та заходів.

1. Заходи, які необхідно здійснити для впровадження акта

З метою врахування думки усіх зацікавлених груп, на які впливає існуюча проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання – прийняттям цього проєкту регуляторного акту, пропонуються наступні заходи:

Підготовчий етап:

▪ Внесення змін до ПЛАНУ ДІЯЛЬНОСТІ З ПІДГОТОВКИ ПРОЄКТІВ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ НА 2025 РІК та ПЛАНУ-ГРАФІКУ ЗДІЙСНЕННЯ ВІДСТЕЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ НА 2025 РІК

- Підготовка проєкту рішення Вінницької міської ради.
- Підготовка аналізу регуляторного впливу (АРВ) до проєкту рішення.
- Проведення базового відстеження результативності (до прийняття акта).

***Етап публічного обговорення:**

Оприлюднення проєкту регуляторного акта разом з аналізом регуляторного впливу на офіційному сайті Вінницької міської ради для отримання зауважень і пропозицій від юридичних та фізичних осіб.

Експертна оцінка:

Отримання експертного висновку відповідної постійної комісії міської ради щодо відповідності проєкту рішення вимогам статті 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Погодження з регуляторними органами:

Направлення проєкту регуляторного акта на розгляд Державної регуляторної служби України та відповідного територіального відділення Антимонопольного комітету України для отримання можливих пропозицій.

Прийняття рішення:

Внесення проєкту регуляторного акта на розгляд сесії міської ради для затвердження.

Оприлюднення прийнятого акта:

Оприлюднення прийнятого рішення міської ради у встановленому законодавством порядку (на сайті та в друкованому виданні).

2. Механізми реалізації регуляторного акта:

2.1. Виявлення занедбаних транспортних засобів здійснюватиметься уповноваженими представниками органів місцевого самоврядування, комунальних підприємств та/або патрульної поліції шляхом обстеження території, на підставі звернень мешканців громади, повідомлень у системі «Цілодобова варта» чи інших офіційних каналів комунікації.

2.2. Фіксація факту занедбаного транспортного засобу передбачає фото- та відеофіксацію транспортного засобу, складання акту обстеження та внесення інформації до відповідного реєстру (бази даних), що створюється у департаменті транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради.

2.3. Інформування власника здійснюватиметься відповідно до механізму передбаченого в проекті рішення, відповідно до наявної інформації щодо власника транспортного засобу (за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів або інших офіційних джерел).

2.4. Примусове переміщення здійснюватиметься у випадку відсутності реакції з боку власника у визначений строк, транспортний засіб підлягає примусовому переміщенню на спеціально визначений майданчик для тимчасового зберігання. Евакуація/переміщення транспортного засобу здійснюється комунальним підприємством “СМЕД ОДР” або іншими організаціями.

2.5. Зберігання транспортного засобу здійснюватиметься на охоронюваній території (спеціальному майданчику), що забезпечує безпеку зберігання та унеможливує подальше погіршення екологічного стану громади.

2.6. Фінансові зобов'язання що покладаються на власника чи належного користувача переміщеного транспортного засобу - відшкодування витрат, які пов'язані з переміщенням та зберіганням транспортного засобу на спеціальному майданчику. У разі невиконання цього обов'язку питання може вирішуватися у судовому порядку.

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

Враховуючи те, що питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, може становити 94,1 % відсотків, тому здійснюється розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва(М-Тест)).

VII. ОБҐРУНТУВАННЯ ЗАПРОПОНОВАНОГО СТРОКУ ДІЇ РЕГУЛЯТОРНОГО АКТА

Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений строк з моменту набрання чинності, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акта є постійною.

При внесенні змін до чинного законодавства, що можуть вплинути на дію регуляторного акта, до нього будуть внесені відповідні корективи в установленому порядку.

У процесі застосування регуляторного акту може бути виявлено необхідність коригування окремих його положень для підвищення ефективності регулювання.

VIII. ВИЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКІВ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ДІЇ РЕГУЛЯТОРНОГО АКТА

№ з/п	Одиниця виміру	Назва показника	2025 рік	Очікувані показники за 1 рік регулювання (2026 рік)	Очікувані показники (за 5 років регулювання)
1	од.	Кількість скарг і звернень щодо покинутих транспортних засобів які негативно впливають на стан благоустрою громади	15	50	350
2	од.	Кількість виявлених занедбаних транспортних засобів	70	70	350
3	од.	Кількість переміщених транспортних засобів на спеціально визначений майданчик	2	70	350
4	од.	Кількість транспортних засобів, повернутих власникам після переміщення	0	50	250
5	грн.	розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	-	-	-

6	од.	кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта*	44 834	44 834	44 834
7		розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	4,5 52 686	4,5 1 837 290	4,5 9 186 450
8	%	Рівень інформування суб'єктів господарювання щодо основних положень акта	70	90	100

ІХ. ВИЗНАЧЕННЯ ЗАХОДІВ, ЗА ДОПОМОГОЮ ЯКИХ ЗДІЙСНЮВАТИМЕТЬСЯ ВІДСТЕЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ДІЇ РЕГУЛЯТОРНОГО АКТА

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Департаментом транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради відповідно до вимог статті 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», та Методики відстеження результативності регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (із змінами від 16.12.2015 № 1151).

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстеження.

Відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта проводиться до набрання ним чинності, з метою зафіксувати вихідні значення показників результативності, що існували до впровадження регулювання.

Повторне – через рік з дня набрання чинності, але не пізніше як через два роки. Періодичне – раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності.

Вид даних:

статистичні:

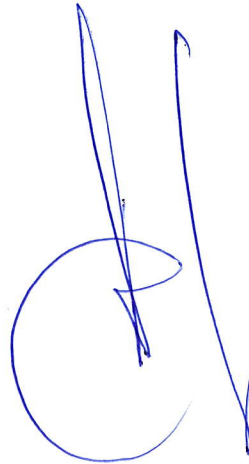
- збір даних щодо кількості виявлених, переміщених і повернутих авто;
- аналіз кількості звернень мешканців;

аналітичні:

- оцінка фінансових витрат та ефективності взаємодії органів місцевого самоврядування, поліції та комунальних підприємств.

Запропонована система відстеження результативності є відповідальним підходом до впровадження регуляторного акта та сприятиме його ефективному функціонуванню у Вінницькій міській територіальній громаді.

**Директор департаменту
транспортів та міської мобільності**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a vertical stroke and a checkmark-like flourish.

Андрій СОРОКІН

**Додаток 1 до Аналізу
регуляторного впливу
регуляторного акту - проекту
рішення Вінницької міської ради
«Про затвердження Порядку
виявлення та переміщення
занедбаних транспортних засобів
на території Вінницької міської
територіальної громади»**

ВИТРАТИ

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	216	1 080
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень		
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень		
8	Інше (уточнити), гривень	26 127	130 635
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень		
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2 646	2 646
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	-	-

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-
Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-		-

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

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

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

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

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)				
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-	
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-		-	

{Методику доповнено додатком 2 згідно з Постановою КМ № 1151 від 16.12.2015}

Додаток 2
до аналізу регуляторного впливу
регуляторного акту - проекту
рішення Вінницької міської ради
«Про затвердження Порядку
виявлення та переміщення
занедбаних транспортних
засобів на території Вінницької
міської територіальної громади»

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 01.01.2025 р. по 01.09.2025 р.

№ п/п	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі, тощо, інтернет консультації прями (інтернет форуми, соціальні мережі, тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій
1	Зустрічі, консультації з суб'єктами підприємницької діяльності щодо обговорення проекту регуляторного акту	25	Забезпечено можливість висловити свої думки та пропозиції щодо положень проекту регуляторного акту. Завдяки обговоренню виявлено можливі негативні наслідки впровадження регулювання для бізнесу.

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

Кількість суб'єктів підприємництва, на яких поширюється регулювання: 44834, з них юридичні особи - 15 638, фізичні особи-підприємців 29196.

**Примітка: За даними наданими ГУ Державної податкової служби у Вінницькій області станом на 01.07.2025р.*

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 94,1 (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 на виконання вимог регулювання

Порядковий 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)	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	-	-	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	-	-	-
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	-	-	-
5	Інші процедури (уточнити): - витрати на переміщення та зберігання транспортного засобу* <i>*строком зберігання 1 календарний рік</i>	26 127	26 127***	26 127***
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	26 127	26 127	26 127
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42 189		
7.1.	Кількість переміщених транспортних засобів на	1	70	350

	спеціально визначений майданчик			
8	Сумарно, гривень	26 127	1 828 890	9 144 450
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i> * При розрахунку використовується мінімальний розмір заробітної плати, яка з 01.01.2025 року становить: 8000,00 грн. та 48,00 грн. у погодинному розмірі	96,00 (2 год*48,00 грн.)	-	-
10	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i> <i>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</i>	120 (2,5 год*48,0 грн)	120 (2,5 год*48,0 грн)	120 (2,5 год*48,0 грн)
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-

14	Разом, гривень <u>Формула:</u> (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	216	120	120
15	Кількість суб'єктів МП, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42 189		
15.1	Кількість переміщених транспортних засобів на спеціально визначений майданчик	1**	70	350
16	Сумарно, гривень <u>Формула:</u> (Рядок 9 X Рядок 15) + (Рядок 10 X Рядок 15.1) відповідний стовпчик “разом” X кількість суб'єктів МП, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	26 343	1 837 290	9 186 450

*Норма робочого часу на 2025 рік при 40-годинному робочому тижні становить 2088 годин. При розрахунку використовується мінімальний розмір заробітної плати, яка з 01.01.2025 року становить: 8000,00 грн. та 48,00 грн. у погодинному розмірі (Закон України від 19.11.2024 № 4059-IX «Про Державний бюджет України на 2025 рік»).

**Два ключові показники, які беремо до уваги при розрахунку витрат до запропонованого регуляторного акта.

** Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб;

*** В разі відсутності переміщення та зберігання авто на майданчику, зазначені витрати будуть відсутні.

Кількість суб'єктів малого підприємництва (МП), що повинні виконати вимоги регулювання:

Кількість суб'єктів підприємництва, на яких поширюється регулювання: 44834, з них юридичні особи - 15 638, фізичні особи-підприємців 29196. Кількість малих суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання-42189.

*Примітка: За даними наданими ГУ Державної податкової служби у Вінницькій області станом на 01.07.2025р.

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 94,1% - 42189 одиниць.

Суть показника: Цей показник відображає кількість суб'єктів господарювання, які підпадають під дію регуляторного акту.

Важливість: Дозволяє оцінити масштаб впливу регуляторного акта на бізнес-середовище.

Кількість переміщених транспортних засобів на спеціально визначений майданчик:

Суть показника: Цей показник прогнозовано відображає кількість покинутих та занедбаних транспортних засобів, які буде переміщено на спеціально визначений майданчик внаслідок дії регуляторного акту

Важливість: Є прямим індикатором ефективності регуляторного акта у досягненні основної мети – підвищення безпеки руху й поліпшення благоустрою громади, забезпечення екологічної стабільності та розвитку туристично-інвестиційної привабливості Вінницької міської громади.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання:

Вінницька міська рада та її виконавчі органи
(назва державного органу)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікропідприємництва)	Планові витрати часу на процедур, години	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата), гривень	Оцінка кількості і процеду р за рік, що припада ють на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	0,5	24,0 <i>(48*0,5 год) (мінімальний розмір заробітної плати, яка з 01.01.2025 року становить 48,00 грн. у погодинному розмірі)</i>	1	42 189* <i>Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб, тому подальший розрахунок проводиться для 1 суб'єкта господарювання</i>	24,0 <i>(вартість часу співробітника х кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання)</i>

2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває в сфері регулювання, в тому числі: камеральні виїзні	12	576,0 (48,00*12 год)	1	42 189* Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб, тому подальший розрахунок проводиться для 1 суб'єкта господарюванн	576,0
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	48	2 304,0 (48,00*48 год)	1	42 189* Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб, тому подальший розрахунок проводиться для 1 суб'єкта господарюванн	2 304,0
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання (підготовка відстежень результативності регуляторного акту)	24	1 152 (48,00*24 год)	1	-	48,00 (вартість часу співробітника x кількість процедур)

7. Інші адміністративні процедури (уточнити) (витрати на розробку регуляторного акту та АРВ та проходження відповідної процедури для можливості затвердження регуляторного акту):	600	28 800 (48,00*600)	1	-	28 800 (вартість часу співробітника x кількість процедур)
Разом за рік	684,5	32 856,0	5	42 189* Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб, тому подальший розрахунок проводиться для 1 суб'єкта господарюванн	31 752
Сумарно за п'ять років	3664,5**	-	-	-	43 368***

* Заплановано що у поточному 2025 році буде переміщено принаймні 1 покинутий транспортний засіб, тому подальший розрахунок проводиться для 1 суб'єкта господарювання. Загальна кількість малих суб'єктів господарювання що підпадають під дію регуляторного акту - 42 189 од.

** Для розрахунку витрати часу працівника на процедуру за 5 років враховані витрати часу працівника за рік - 684,5 год. Для розрахунку витрат часу за кожен наступний рік не включені пункти 6 та 7 таблиці. Тобто, сумарні витрати часу працівника за 5 років будуть складати витрати за перший рік регулювання 684,5 год та витрати часу (сума пунктів 1-5 таблиці = 60,5 год). Тобто, сумарні витрати за 5 років складуть: 684,5 год + (60,5 год. * 4 роки) = 3 664,5 год.

*** Витрати на адміністрування регулювання за 5 років у гривнях, не враховуються витрати пункту 6 та 7 таблиці. Сумарно за 5 років регулювання витрати на 1 суб'єкта господарювання складатимуться з витрат на регулювання за рік - 31752 грн, та витрат закладених у пунктах 1-5 таблиці - 2904 грн, *4. Разом витрати за 5 років на одного суб'єкта господарювання складатимуться складатимуть: 31752 грн + (2904 грн. * 4 роки) = 43 368 грн.

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

№ з/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий), грн.	За п'ять років
1	Оцінка витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання, грн.	26 127	9 144 450
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування, грн.	216	42 000
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання (рядок 1+ рядок 2), грн.	26 343	9 186 450
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва, грн.	31 752	43 368
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання (рядок 3 + рядок 4), грн.	58 095	9 229 818

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

Розміщення інформації щодо регуляторного акта у вільному доступі в соціальних мережах, після його затвердження, зменшить час ознайомлення з ним для суб'єктів господарювання, особливо для малого підприємства, та дозволить скоротити їхні витрати часу.

Директор департаменту
транспорт та міської мобільності

Андрій СОРОКІН