

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, е-mail: depec@ukr.net

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до проекту рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради**

**«Про встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс»**

 Виконавчий комітет Черкаської міської ради рішенням "Про розгляд проекту регуляторного акту «Про встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс»"розглянув проект рішення щодо встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс».

 Проектом рішення Виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс»», пропонується встановити вартість разового квитка на проїзд у тролейбусі у розмірі 8,00 грн.

**1.Визначення проблеми**

 Проблема, яку необхідно вирішити шляхом прийняття даного рішення, полягає у збалансуванні інтересів органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та комунального підприємства «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради.

 На даний час діє рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 16.03.2021 № 276 «Про встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс». Даним рішенням встановлено вартість разового квитка на проїзд у тролейбусі – 5,0 грн.

 Діючі на теперішній час тарифи не відшкодовують витрати підприємства. Так, піднялася вартість електроенергії на **42,6%** (з 2,96 грн. за 1 кВт, врахованих в діючому тарифі до **4,22** грн. з ПДВ на 2022 рік), запасних частин та матеріалів, відбулись зміни у законодавчій базі з питань оплати праці.

 Так, в діючому тарифі, у витратах на оплату праці враховано прожитковий мінімум у розмірі 2270 грн., тоді як з 01 січня 2022 року, прожитковий мінімум становить 2481 грн., з 01 липня 2022 року – 2600 грн., з 01 грудня 2022 року – 2684 грн.

 Таким чином, зазначений тариф не забезпечує стабільну і рентабельну роботу підприємства, належну якість технічного стану тролейбусів, дотримання графіків руху на маршрутах та безпеку руху. Як наслідок, знизилась якість надання послуг з перевезення пасажирів, що викликає багато нарікань мешканців міста.

 Крім того, у зв’язку з запровадженням карантинних заходів, спроможність у виконанні пасажирських перевезень зазнала суттєвих змін через необхідність дотримання заборон, встановлених Урядом, у вигляді здійснення перевезень на міських маршрутах у кількості не більшій, ніж кількість місць для сидіння та 50 відсотків місць для стояння, що передбачена технічною характеристикою транспортного засобу.

 Так, у 2020 році КП "Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради перевезено пасажирів всього у розмірі 8 898,3 тис. пас. проти перевезених у 2019 році 21 972,1 тис. пас. Тобто, обсяг перевезених у 2020 році пасажирів за об’єктивних обставин, зменшився в 2,47 рази. Фактична собівартість перевезення 1-го пасажира по КП "Черкасиелектротранс", що розрахована на підставі фактичних витрат підприємства за 9 місяців 2021 року, становила 10,70 грн. Відповідно до представленого КП "Черкасиелектротранс" розрахунку, економічно обґрунтовані витрати на перевезення пасажирів електротранспортом на 2022 рік становлять 148 708 798 грн., при цьому тариф на перевезення 1-го пасажира дорівнює 12,52 грн.

 У зв’язку з вищевикладеним, виникла необхідність переглянути діючий тариф та встановити економічно обґрунтований тариф на послуги міського електротранспорту, які надаються КП «Черкасиелектротранс» з урахуванням існуючих витрат на надання даних послуг.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Прийняття даного регуляторного акта та наближення рівня тарифу до економічно обґрунтованого розміру, надасть можливість КП «Черкасиелектротранс» вчасно виплачувати заробітну плату, сплачувати податки до бюджету, поновлювати основні засоби.

**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 регулярного акту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 №308.

Основною метою регулювання є забезпечення реалізації тарифної політики щодо перевезення пасажирів в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс», основні завдання якої спрямовані на подолання збитковості підприємства, забезпечення обґрунтованості тарифів, прозорості, збереження ринку соціально важливої послуги пасажирських перевезень на міських тролейбусних маршрутах загального користування. Прийняття даного регуляторного акта та встановлення економічно обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів тролейбусами, надасть можливість підприємству вчасно виплачувати заробітну плату, сплачувати податки до бюджету, оновлювати основні фонди.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| *Альтернатива 1*(Залишення дії попереднього рішення) |  Альтернативним способом досягнення встановленої цілі державного регулювання може бути збереження діючого рівня тарифу на перевезення пасажирів. В цьому випадку встановлений тариф не забезпечить покриття витрат, що призведе до утворення заборгованості із виплати заробітної плати, неможливості сплачувати обов’язкові податки та збори. В кінцевому результаті підприємство не матиме можливості здійснювати обслуговування міських маршрутів та забезпечувати перевезення пасажирів. |
| *Альтернатива 2*(Встановлення вартості проїзду одного пасажира на рівні 8,0 грн.) |  Для розв’язання визначеної проблеми пропонується підвищення тарифу до економічно обґрунтованого розміру. Такий захід підвищить якість надання послуг з перевезення пасажирів та безпеку пасажироперевезень. Підприємство матиме можливість своєчасно розраховуватись за електроенергію, придбати необхідні запасні частини, витратні матеріали і здійснювати поточні та капітальні ремонти транспорту. Крім того, збільшення доходів підприємства дозволить виконувати умови договорів на регулярні перевезення, в частині наявності необхідної кількості транспортних засобів на маршрутах, та дотримання затверджених графіків або інтервалів руху, особливо у вечірні години доби. |
| *Альтернатива 3*(Відмова від регулювання) | Скасування діючих попередніх рішень виконавчого комітету міської ради та відмова від подальшого регулювання вартості пасажирських перевезень. Реалізація цієї альтернативи дозволить підприємству самостійно встановлювати тариф на перевезення та може сприяти значному підвищенню вартості послуги, що, в свою чергу, може призвести до невдоволення населення та соціальної напруги в місті. |

**Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.**

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

Оцінка впливу на сферу інтересів органу місцевого самоврядування:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутність соціальної напруги в суспільстві | Погіршення якості надання послуг. Зменшення кількості тролейбусів на маршрутах. Збільшення скарг на якість послуг міських перевезень. |
| Альтернатива 2 | - вирішення питання стабільно-регулярного надання послуги з перевезення пасажирів тролейбусами; - можливість встановлювати обґрунтований тариф на послуги з перевезення пасажирів тролейбусами;- збільшення податкових надходжень;- забезпечення належної якості перевезень. | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Відсутні | Значне підвищення тарифів на перевезення населення. Оціночно тариф буде становити орієнтовно 12,00 грн. за перевезення одного пасажира. Підвищення соціальної напруги в місті. Відмова пасажирів користуватися громадським електротранспортом. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Із числа фізичних осіб дія регуляторного акта поширюватиметься на всіх осіб, що користуються послугами перевезення міськими тролейбусами.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 |  Ціна на послуги з перевезення пасажирів не підвищуватиметься, тим самим витрачатиметься менше коштів на проїзд | Погіршення якості, безпеки перевезень, зменшення кількості транспорту, що призведе до недостатньої кількості транспортних засобів у місті для забезпечення потреб населення.  |
| Альтернатива 2 | - Запобігання необґрунтованому підвищенню вартості послуги з перевезення пасажирів;- покращення якості обслуговування;- забезпечення безперебійного надання послуг з перевезення. | Збільшення вартості проїзду на 3 грн., а саме:8,00 грн. за одну поїздкуМісячний проїзний квиток – 400 грн. |
| Альтернатива 3 | Відсутні | Збільшення витрат на проїзд мінімум на 7,00 грн. за поїздку в тролейбусі, що призведе до додаткового навантаження на сімейний бюджет кожної родини |

# Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання:

 Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання малих й мікро-підприємств, що виникає внаслідок дії регуляторного акта, не здійснювалась, оскільки проект РА впливає виключно на суб’єктів господарювання середнього бізнесу, а саме – КП «Черкасиелектротранс».

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | Відсутні | 1 | Відсутні | Відсутні | 1 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | Відсутні | 100% | Відсутні | Відсутні | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Не передбачається | * Збитки підприємства від економічно необґрунтованого тарифу;
* погіршення технічного стану рухомого складу підприємств;
* втрата кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці;
 |
| Альтернатива 2 | Стабілізація фінансово-господарської діяльності підприємства - надавача послуг з перевезення пасажирів міськими тролейбусами; | Витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері |
| Альтернатива 3 | Отримання прибутку | Витрати на провадження діяльності із забезпечення надання послуг у транспортній сфері |

**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 залишаться невирішеними);

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблем) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1 | 2 | Враховано інтереси населення, але не враховано інтереси КП «Черкасиелектротранс». Залишення ціни на рівні 5,00 грн. призведе до скорочення робочих місць, зниження рівня заробітної плати, зменшення рівня сплати податків. |
| Альтернатива 2 | 4 | Цілі досягаються, але не повністю. Враховано інтереси органу місцевого самоврядування, населення та підприємства, а саме: забезпечується належна якість та безпека пасажирських перевезень, кількість тролейбусів на маршрутах буде залишена на рівні 54-55 од., населення отримає незначне збільшення вартості проїзду (3,00 грн), підприємство отримає додатковий дохід, що забезпечить ведення господарської діяльності на рівні, що необхідний для виплати заробітної плати, сплати податків, забезпечення належного утримання транспортних засобів. |
| Альтернатива 3 | 2 | Повністю враховує інтереси підприємства, але не враховує інтереси організатора пасажирських перевезень та населення. Встановлення вільних цін підвищить тариф до 12,00 грн, що негативно відобразиться на соціальній стабільності у місті та витратах населення. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтингрезультативності  | Вигоди (підсумок) | Витрати(підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 |  2 | 1 | Дотримуються інтереси населення, при цьому підприємство-надавач послуг понесе збитки, що може призвести до припинення ведення господарської діяльності |
| Альтернатива 2 | 4 | 2 | Враховано інтереси всіх сторін регуляторного процесу, при цьому відбувається незначне підвищення вартості проїзду, а підприємство-надавач послуг з перевезення отримує додатковий дохід на покриття витрат, але не в очікуваному розмірі. |
| Альтернатива 3 |  2 | 2 | Населення міста несе значні витрати на транспортні послуги. Підприємство-надавач послуг з перевезення отримає максимальну рентабельність, не враховуючи інтереси громадян. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг  | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | Не є прийнятною, адже не вирішує проблему | х |
| Альтернатива 2 | Прийнятна. Запропонований регуляторний акт при розв’язанні визначеної проблеми є найбільш ефективним способом | На дію акта можуть впливати економічні показники, які залежать від вартості енергоносіїв, запчастин, рівня мінімальної заробітної плати тощо. |
| Альтернатива 3 | х | х |

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

Вирішення проблеми, зазначеної в пункті 1 цього Аналізу, повинно здійснюватись шляхом прийняття рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради «Про встановлення тарифу на проїзд в тролейбусах КП «Черкасиелектротранс», публікацію цього рішення у ЗМІ, а також доведення до населення інформації про підвищення тарифів шляхом інформування пасажирів у салонах тролейбусів.

Проект розроблено на підставі Законів України: «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про міський електричний транспорт», наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 “Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)”.

Таким чином, у разі встановлення тарифу у розмірі 8,00 грн. створюються умови для зменшення збитковості підприємства, створення економічних умов для розвитку міського електричного транспорту, забезпечення належної кількості маршрутів та дотримання графіків руху, забезпечення належного технічного стану рухомого складу.

**6. Оцінка виконання вимог регуляторного акта 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 акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів місцевого самоврядування.

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

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати у часі, проте можливий вплив зовнішніх чинників, а саме внесення змін до законодавчих і нормативно – правових актів, щодо формування собівартості пасажирських перевезень. У такому разі регуляторний акт буде переглянуто із внесенням до нього відповідних змін або скасовано.

**8. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Виходячи із цілей проекту запропонованого регуляторного акта, для відстеження його результативності обрано такі показники:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показник | 2021 рік (прогноз) | 2022 рік (планово) |
| **Кількісні:** |  |  |
| Кількість діючих тролейбусних маршрутів, од. | 22 | 22 |
|  Кількість тролейбусів, які виконують перевезення пасажирів, од. | 54 | 54 |
|  Кількість скарг/звернень громадян на якість надання відповідних послуг, од. | 11 | - |
|  **Якісні:** |  |  |
|  Дохід підприємства від надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн; | 22 561,1 | 16 053,20 |
| Витрати підприємства на надання послуг з перевезення пасажирів, тис. грн. (матеріали та запчастини, електроенергія, ПММ, заробітна плата, комунальні послуги та інші витрати), тис.грн. | 134 630,9 | 148 708,8 |
| Фінансовий результат від операційної діяльності, тис.грн. (прибуток+/збиток-) | +1,3 | +1,1 |
| Обсяг пасажиропотоку, пас.: | 22 021,1 | 11 756,7 |
|  у т. ч. пасажирів, що здійснюють оплату за проїзд, осіб | 7 509,4 | 3 562,6 |

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено відповідно до законодавства України, після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня з якого починається проведення повторного відстеження.

Повторне відстеження результативності здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше ніж через 2 роки з дня набрання чинності цим актом. Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження.

Відстеження результативності дії акта буде здійснюватись департаментом економіки та розвитку Черкаської міської ради шляхом аналізу звітності фінансово-господарської діяльності підприємства, моніторингу ситуації щодо якості перевезення у міському електричному транспорті та обсягів пасажиропотоку після запровадження регулювання.

Директор департаменту Ірина УДОД

 Додаток 2

**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 |
| КП «Черкасиелектротранс» |
| 1. | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, (капремонт, реконструкція контактної мережі із заміною опор, придбання шин), тис.грн. | - | - |
| 2. | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), тис.грн. | - | - |
| 3. | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, тис.грн.  | - | - |
| 4. | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), тис.грн. | - | - |
| 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), тис.грн (опублікування проекту рішення в ЗМІ) | 4800,00 | - |
| 6. | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), тис.грн. (розміщення інформаційних матеріали про зміну тарифу у салоні тролейбусів) | 265,00 | 1325,0 |
| 7. | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, тис.грн. | - | - |
| 8. | Інше (уточнити), тис.грн. | - | - |
| 9. | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), тис.грн. | 5065,0 | 1325,0 |
| 10. | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 | 1 |
| 11. | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), тис.грн. | 5065,0 | 1325,0 |

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 (капремонт, реконструкція контактної мережі із заміною опор, придбання шин) | - | - | - |
| 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) | - | - | - | - |
| Вид витрат | Витрати\* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | - | - | - | - |
| Вид витрат | Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо) | Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий) | Разом за рік (стартовий) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) | 4800,0 | - | 4800,0 | - |
| Вид витрат | За рік (стартовий) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо) | 265,0 | 265,0 | 1325,0 |

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

Додаток 3

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

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта | Оцінка кількості  суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання | Витрати на адміністрування регулювання\* (за рік), гривень |
| 1. Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| камеральні |  |  |  |  |  |
| виїзні |  |  |  |  |  |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб’єктами господарювання | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 7. Інші адміністративні процедури (уточнити):  | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Разом за рік | Х | Х | Х | Х | Х |
| Сумарно за п’ять років | Х | Х | Х | Х | Х |