



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України з метою забезпечення нормативного врегулювання питання проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції розробило проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392» (далі – проект постанови) та надсилає для погодження у порядку, передбаченому статтею 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон).

Відповідно до частини другої статті 13 Закону проект постанови, аналіз регуляторного впливу та повідомлення про оприлюднення проекту постанови розміщено 15 липня 2019 року на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

- Додатки: 1. Копія проекту постанови на 2 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту постанови на 10 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.
4. Копія порівняльної таблиці на 2 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Юрій ЛАВРЕНЮК

Ольга БЕЛІНСЬКА 351-48-44

372765



№2004/45/14-19 від 05.07.2019

16:25

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 7135/0/19-19 від 08.07.2019



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від _____ 2019 р. № _____

Київ

**Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 16 грудня 2009 р. № 1392**

Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

1. Внести зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» (Офіційний вісник України, 2009 р., № 101, ст. 3525), виклавши пункти 1 та 2 в такій редакції:

«1. Установити, що тарифи на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги підлягають:

індексації з урахуванням їх інвестиційної складової частини – у порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін;

щорічній автоматичній індексації на рівні індексу цін виробників промислової продукції – згідно з механізмом, що визначається органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін.

2. Щорічну автоматичну індексацію тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції проводити чотирма етапами: з 01 лютого, 01 травня, 01 серпня, 01 листопада відповідного року.

3. Міністерству інфраструктури, Міністерству фінансів, Міністерству економічного розвитку і торгівлі забезпечити встановлення механізму щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні індексу цін виробників промислової продукції.».

2. Міністерству інфраструктури привести власні нормативно-правові акти у відповідність з цією постановою.

Прем'єр-міністр України

Володимир ГРОЙСМАН



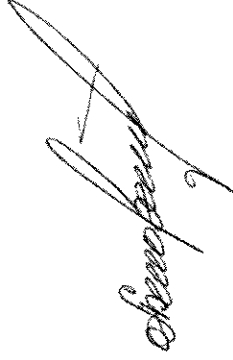
ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392»

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту акта
<p>1. Установити, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року.</p> <p>— 2. Міністерству транспорту та зв'язку, Міністерству економіки і Міністерству фінансів забезпечити щорічну індексацію зазначених тарифів.</p>	<p>1. Установити, що тарифи на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги підлягають індексації з урахуванням їх інвестиційної складової частини — у порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін; щорічній автоматичній індексації на рівні індексу цін виробників промислової продукції — згідно з механізмом, що визначається органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін.</p> <p>2. Щорічну автоматичну індексацію тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції проводити чотирма етапами: з 01 лютого, 01 травня, 01 серпня, 01 листопада відповідного року.</p> <p>3. Міністерству інфраструктури, Міністерству фінансів, Міністерству економічного розвитку і торгівлі</p>

	забезпечити встановлення механізму щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні індексу цін виробників промислової продукції.
--	--

Директор Департаменту державної
політики в галузі залізничного транспорту



Олександр ФЕДОРЕНКО

Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392»

5 липня 2019, 15:02

Оголошення

Регуляторна діяльність

Повідомлення про оприлюднення

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392» розроблено на виконання положень частини третьої статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» та частини першої статті 9 Закону України Про природні монополії» з метою забезпечення нормативного врегулювання питання проведення автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції.

Прийняття зазначеного проекту забезпечить обов'язкове проведення коригування державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом шляхом проведення їх індексації. Згідно з проектом постанови буде надано доручення Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку та Мінфіну встановити механізм щорічної автоматичної індексації тарифів, який дасть можливість перевізнику (АТ «Укрзалізниця») своєчасно, при підвищенні цін на складові елементи витрат (паливо, електроенергія, запасні частини, тощо) відповідно автоматично щорічно індексувати тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції.

За результатами реалізації проектів нормативно-правових актів перевізник отримає можливість покращити якість послуг з метою забезпечення виконання основного завдання Товариства – задоволення потреб держави, юридичних та фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях.

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зауваження і пропозиції до зазначеного проекту від фізичних та юридичних осіб їх об'єднань прийматимуться у письмовому та електронному вигляді протягом місяця з дня його оприлюднення за адресами:

1) Міністерство інфраструктури України: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135, факс (044) 351-48-45; belinska@mtu.gov.ua.

За галузями

Автомобільний та міський транспорт

Дорожнє господарство

Залізничний транспорт

Водний транспорт

Авіатранспорт

Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті

Аналітика

Відкриті дані

Громадська рада

Дозволи

Дорадчі органи

Євроінтеграція

Регуляторна діяльність

Закупівлі

Інформаційні технології

Міжнародні зв'язки

Інфраструктурні проекти



Поділитись сторінкою



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392»

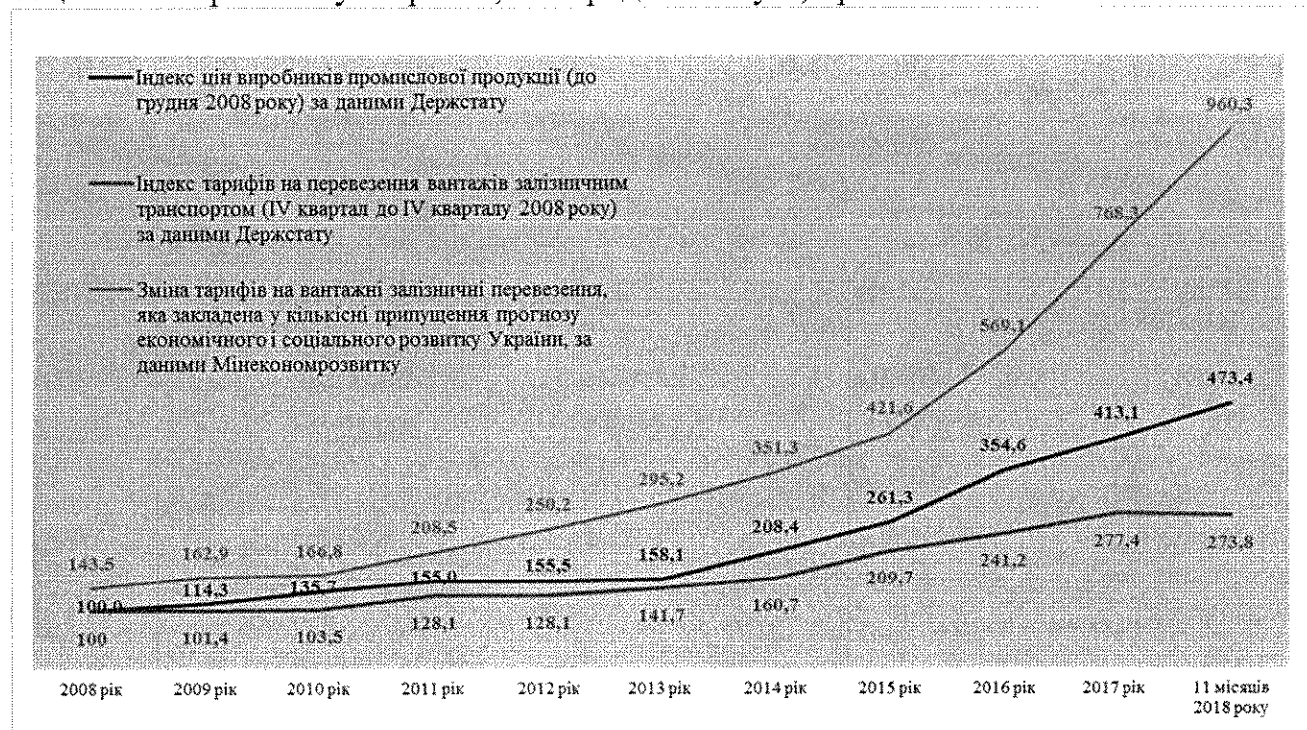
I. Визначення проблеми

Проблема, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, полягає у непроведенні щорічної індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України, у тому числі у мінімальному розмірі, який відповідає індексу цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) згідно з основними прогнозними макропоказниками економічного і соціального розвитку України, схваленими відповідною постановою Кабінету Міністрів України, в зв'язку із наявністю складного механізму зміни державних регульованих тарифів на перевезення вантажів.

АТ «Укрзалізниця» працює в умовах регульованих державою тарифів, однак споживає продукцію, ціни на яку формуються вільно в ринкових умовах і стрімко зростають. Це призводить до збільшення витрат товариства, що негативно впливає на фінансовий стан і обмежує можливості для підтримання залізничної інфраструктури у належному стані.

Як наслідок, виникає необхідність нормативного врегулювання питання проведення щорічної автоматичної індексації вантажних тарифів та послуг, пов'язаних з ними на рівні ІЦВ, що дасть змогу перевізнику АТ «Укрзалізниця» вчасно реагувати на підвищення цін на складові елементи витрат (паливо, електроенергію, запасні частини, тощо).

За даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2018 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) на 73%, а зміна тарифів на вантажні залізничні перевезення, яка закладена в кількісній припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України, випереджає ІТ у 3,5 раза.



Згідно зі статтею 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» Кабінет Міністрів України забезпечує у сфері ціноутворення проведення державної цінової політики.

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» визначено, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року.

Порядком перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 08 жовтня 2013 року № 782, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 жовтня 2013 року за № 1762/24294 (далі – Порядок перегляду тарифів), встановлено, що тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України змінюються в розмірі, не нижчому від індексу цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) згідно з основними прогнозними макропоказниками економічного і соціального розвитку України, схваленими відповідною постановою Кабінету Міністрів України.

Причиною виникнення проблеми є відсутність щорічного прийняття нормативно-правових актів про зміну державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.

На сьогодні існує складний механізм зміни державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, який не дає змогу перевізнику АТ «Укрзалізниця» вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг, зокрема на підвищення цін на складові елементи витрат (паливо, електроенергію, запасні частини, тощо).

Проектом регуляторного акту пропонується нормативно врегулювати питання автоматичного проведення щорічної індексації тарифів (чотирма етапами) на рівні ІЦВ відповідно до механізму, що буде визначений органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін.

Прийняття постанови відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

доцільності – тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом є державними регульованими цінами, які мають щорічно індексуватися;

адекватності – при автоматичній індексації вантажних залізничних тарифів на рівень ІЦВ відбуватиметься їх справедливе збільшення в практично однаковому з ІЦВ розмірі;

ефективності – автоматично тарифи на перевезення вантажів коригуватимуться тільки на мінімальний розмір їх зміни;

збалансованості – забезпечення в регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави досягається шляхом поетапного проведення індексації на рівень ІЦВ;

передбачуваності – проведення щорічної індексації вантажних залізничних тарифів відповідатиме цілям державної тарифної політики, поетапна автоматична їх зміна на рівень ІЦВ дозволить суб'єктам господарювання

прогнозувати транспортні витрати, в тому числі в середньостроковій перспективі та здійснювати планування своєї діяльності;

прозорості врахування громадської думки – шляхом розміщення на веб-сайті Мінінфраструктури проекту постанови для його обговорення, обов'язкового розгляду регуляторними органами, опрацювання зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законодавством порядку фізичними та юридичними особами, своєчасного доведення до відома причетних прийнятої постанови.

Відсутність щорічної зміни державно регульованих тарифів шляхом індексації не дає можливості АТ «Укрзалізниця», як перевізнику, виконувати одне з основних нагальних завдань галузі – утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному стані.

У регіональних філіях АТ «Укрзалізниця» уже діють обмеження швидкості руху поїздів на коліях загальною протяжністю 1 086,2 км. Закрито для руху поїздів 3 373 колії протяжністю 1 746 км, у тому числі 69 головних колій протяжністю 302,4 км. Крім того, експлуатуються стрілочні переводи з гранично допустимими зносами елементів загальною кількістю 3 025 комплектів.

У разі невиконання ремонтних робіт, зокрема, по колійному господарству відповідно до нагальних потреб виникає ризик незабезпечення планових обсягів перевезень.

Це призведе до недоотримання виручки від реалізації товарів підприємствами відповідних галузей економіки, що як наслідок, зменшить надходження до Державного бюджету через зниження продуктивності виробництва таких галузей.

Відсутність проведення автоматичної індексації тарифів на вантажні перевезення в умовах зростання цін на складові елементи собівартості послуг негативно впливає на здатність АТ «Укрзалізниця» задовольняти попит в перевезеннях залізничним транспортом, що може призвести до переорієнтації частини вантажоперевезень на інші види транспорту та зумовить додаткові витрати виробників продукції за рахунок використання автотранспорту замість залізничного. Крім того, оскільки наявний попит частково буде задовольнятися автомобільним транспортом, наслідком буде погіршення стану автомобільних доріг.

Зазначена ситуація негативно впливає на всіх вантажовласників, що користуються послугами АТ «Укрзалізниця», та на державу в цілому.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		-
Держава	+	
Суб'єкти господарювання*	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

*Кількість суб'єктів господарювання станом на квітень 2019 року – 5 076 (кількість вантажовідправників, вантажоодержувачів періодично змінюється).

Суб'єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень:
перевізник – АТ «Укрзалізниця»;

вантажовідправники, вантажоодержувачі (далі – вантажовласники), які уклали договори з АТ «Укрзалізниця» про надання послуг із перевезення вантажів залізничним транспортом та здійснюють розрахунки за ці послуги.

Вплив реалізації постанови на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання очікується в розмірі впливу тарифів на перевезення вантажів залежно від зміни ІЦВ відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, що визначаються Кабінетом Міністрів України за сценарієм 1 (прогноз).

На 2019 рік відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України за сценарієм 1 (прогноз), схвалених постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2018 р. № 546 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2019-2021 роки», ІЦВ заплановано на рівні 110,1%, що розрахунково на квартал відповідає 102,5%. За цих показників можливо спрогнозувати, що коефіцієнт індексації може мати такий розмір: з 01.08.2019 – 1,025; з 01.11.2019 – 1,05.

Очікувана річна зміна доходів від перевезень вантажів та послуг, пов'язані з ними, що виконуються за державними регульованими тарифами, а отже, і додаткових витрат вантажовласників у 2019 році (за умови реалізації з 01 серпня 2019 р.) складе 1,02 млрд грн.

Інформація за галузями наведена в таблиці.

Галузі промисловості	Вантажі	Очікуване зростання тарифів на перевезення вантажів при автоіндексації 01 серпня та 01 листопада 2019 року, млн грн
	Усі вантажі, в т.ч.	1 020,4
Вугільна	Вугілля	107,5
Гірничо-металургійна	Руда залізна, вапняк	169,3
	Чорні метали	124,8
	Кокс	9,7
Виробництво інших мінеральних виробів	Мінерально-будівельні вантажі	68,1
	Цемент	8,8
Хімічна та нафтохімічна промисловість	Нафта та темні нафтопродукти	4,5
	Світлі нафтопродукти	52,0
	Хімічні і мінеральні добрива	17,9
	Зріджені гази	15,0
Харчова	Зерно і продукти перемелу	75,5
	Продукти харчування	7,8
Лісна	Лісові вантажі	1,1

Розрахунок додаткових витрат вантажовласників не є остаточним, оскільки реалізація норм постанови можлива лише після набуття чинності відповідним нормативно-правовим актом, який встановлює механізм проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні ІЦВ, а відтак витрати вантажовласників у 2019 році фактично будуть меншими за розрахункові.

При реалізації механізму автоматичної індексації державно регульованих тарифів на рівні ІЦВ така зміна матиме вплив на операційні витрати в промисловості та сільському господарстві в розмірі 0,03 відсоткового пункта, в промисловості – 0,03, у сільському господарстві – 0,01.

Вид економічної діяльності	Код за КВЕД-2010	2019 (прогноз)		
		Витрати операційної діяльності*	Збільшення державних залізничних тарифів при при автоіндексації з 01 серпня та 01 листопада 2019 року	Вплив автоіндексації тарифів на операційні витрати
Промисловість та сільське, лісове та рибне господарство		3 557 541,0	1 020,4	0,03
Промисловість, у т.ч.	В+С+D+Е	2 983 367,4	943,8	0,03
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	В	321 325,5	344,9	0,11
Переробна промисловість	С	1 919 048,4	134,5	0,01
виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів	10+11+12	614 441,4	7,8	0,00
виробництво хімічних речовин і хімічної продукції	20	78 412,8	89,3	0,11
виробництво гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції	22+23	160 677,6	8,8	0,01
Сільське, лісове та рибне господарство*	А	574 173,6	76,6	0,01

* прогноз на 2019 рік - дані за 2017 рік скориговані на ІЦВ за 2018 рік на 114,2% та прогноз на 2019 рік на 110,1%

Вплив індексації державно регульованих тарифів на ціну продукції у 2019 році складе від 0,18 до 5,24%.

Кошти, які планується отримати при автоіндексації державних регульованих тарифів з 01.08.2019 та 01.11.2019 будуть використані на

компенсацію затрат, що зростають у зв'язку із зростанням цін виробників промислової продукції та на проведення критично-необхідних ремонтних робіт для підтримання інфраструктури залізничного транспорту у належному стані.

Відсутність нормативного врегулювання питання щорічної автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні ІЦВ в умовах зростання цін на енергоносії, паливо, матеріали зумовить ризики:

невиконання залізничним транспортом основної мети діяльності товариства – утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному стані;

невиконання умов кредитних договорів (угод), підписаних із міжнародними фінансовими організаціями (далі – МФО), виконання яких гарантовано державою. Це матиме значний негативний вплив на діяльність АТ «Укрзалізниця» та призведе до призупинення вибірок коштів за укладеними з МФО угодами, дефолту та крос-дефолту за іншими договорами, укладеними між фінансово-кредитними установами та АТ «Укрзалізниця», виникнення у кредиторів права вимагати дострокового повернення запозичених коштів (кредитний портфель АТ «Укрзалізниця» складає більш ніж 36 млрд грн), а також до погіршення співпраці між Україною та МФО.

Чинними регуляторними актами зазначена проблема не розв'язується.

Механізмом вирішення питання, що потребує регулювання, є прийняття змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», які дадуть змогу нормативно врегулювати проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні ІЦВ. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України підлягають державному регулюванню, їх зміна, щорічна індексація, у тому числі автоматична, не можуть здійснюватися за допомогою ринкових механізмів або чинних регуляторних актів, а тому повинні вводитися в дію лише нормативно-правовим актом – відповідною постановою Кабінету Міністрів України та відповідним нормативно-правовим актом, який встановлює механізм проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні ІЦВ.

Прийняття постанови забезпечуватиме виконання Порядку перегляду тарифів щодо мінімального рівня зміни тарифів на рівні, не нижчому рівня ІЦВ.

II. Цілі державного регулювання

Головною ціллю державного регулювання є встановлення обов'язкового проведення коригування державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом шляхом проведення їх індексації, зокрема:

з урахуванням інвестиційної складової частини тарифів – у порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін;

щорічної автоматичної на рівні ІЦВ – автоматично протягом року чотирма етапами: з 01 лютого, 01 травня, 01 серпня, 01 листопада відповідного року

починаючи з дати набуття чинності постановою та нормативно-правовим актом, який встановлює механізм проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні ІЦВ шляхом застосування додаткового коефіцієнта індексації до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	<p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>Ця альтернатива залишає без змін процес формування та встановлення залізничних тарифів на перевезення вантажів. В разі запровадження такої альтернативи підвищення державних регульованих тарифів не буде відбуватися щорічно, а фактичний рівень підвищення буде нижчий рівня ІЦВ. Перевізник не матиме можливості вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг, зокрема на підвищення цін на складові елементи витрат, що спричинить погіршення його фінансового стану та, як наслідок, погіршить перевізні можливості залізничної мережі.</p>
Альтернатива 2	<p>Альтернатива передбачає прийняття регуляторного акта, який нормативно врегулює проведення щорічної автоматичної індексації тарифів та пов'язаних з ними послуг на рівні ІЦВ.</p> <p>Прийняття регуляторного акта забезпечить прозору, поетапну та щоквартальну автоматичну індексацію державних регульованих тарифів на справедливому та однаковому з ІЦВ рівні, відповідно до вимог положень Порядку перегляду тарифів в частині мінімального рівня зміни тарифів. Дасть можливість вантажовласникам планувати витрати у середньостроковій перспективі та одержати доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень у середньорічному розрахунку в розмірі 1,02 млрд грн.</p>
Альтернатива 3	<p>Альтернатива передбачає прийняття регуляторного акта, який встановить обов'язкове щорічне проведення індексації тарифів у розмірі, що запланований у кількісних припущеннях прогнозу основних макропоказників економічного та соціального розвитку України на відповідний рік, схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України (відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 № 546 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на</p>

	<p>2019-2021 роки» на 2019 рік передбачено індексацію тарифів на рівні 25%).</p> <p>Дасть можливість одержати перевізнику у 2019 році додаткові доходи від перевезень в сумі 6,73 млрд грн, які будуть направлені на покращення інфраструктури та тягового рухомого складу, однак спричинить значне фінансове навантаження на вантажовласників.</p>
Альтернатива 4	<p>Альтернатива передбачає прийняття регуляторного акта щодо підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня, а саме: збільшення діючих тарифів у 3 рази.</p> <p>За рахунок підвищення тарифів перевізник може додатково отримати доходи від перевезень в розмірі 53,22 млрд грн, що дасть можливість модернізувати та осучаснити залізничну інфраструктуру. Запровадження цієї альтернативи є занадто великим фінансовим навантаженням на вантажовласників, що призведе до підвищення соціальної напруги, зменшення кількості робочих місць, втрати конкурентоспроможності вироблених товарів, зменшення обсягів ВВП, погіршення стану економіки держави в цілому.</p>

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<p>Збереження чинного регулювання зумовлює ризики:</p> <p>невиконання залізничним транспортом основної мети діяльності – утримання інфраструктури залізничного транспорту у належному стані;</p> <p>незадоволення потреб вантажовласників у безпечних та якісних перевезеннях (скарги щодо стримування</p>

		<p>розвитку деяких галузей економіки через неможливість АТ «Укрзалізниця» забезпечити необхідні потреби в перевезеннях); невиконання умов кредитних договорів, підписаних з МФО, виконання яких гарантовано державою; погіршення співпраці між Україною та МФО; недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень в сумі 37,4 млн грн, а також податкових надходжень вантажовласників через зменшення продуктивності виробництва інших галузей промисловості.</p>
Альтернатива 2	<p>Дозволить: збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 37,4 млн грн; забезпечити прогнозування транспортних залізничних витрат для галузей економіки України; дотримуватися положень Порядку перегляду тарифів у частині зміни залізничних вантажних тарифів в розмірі, не нижчому від рівня ІЦВ; забезпечити утримання залізничної інфраструктури у належному стані.</p>	Відсутні
Альтернатива 3	<p>Дозволить: забезпечити обов'язкове</p>	Відсутні

	<p>проведення щорічної індексації тарифів на рівні, передбаченому в розмірі, що запланований у кількісних припущеннях прогнозу основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на відповідний рік, схвалених постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 № 546 (зокрема, на 2019 рік передбачено індексацію на рівні 25%);</p> <p>збільшити податкові надходження до Державного бюджету України у сумі 363,2 млн грн;</p> <p>забезпечити утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному стані.</p>	
Альтернатива 4	<p>Дозволить:</p> <p>збільшити податкові надходження до Державного бюджету України від АТ «Укрзалізниця» у сумі 2 874,1 млн грн;</p> <p>виконати вимоги Закону України «Про ціни і ціноутворення» в частині інвестиційної складової;</p> <p>оновити інфраструктуру та модернізувати та осучаснити локомотивну тягу в необхідній кількості.</p> <p>розширити перевізні можливості АТ «Укрзалізниця», що позитивно вплине на покращення транспортного потенціалу, а також інвестиційної привабливості держави.</p>	<p>Скорочення підприємствами обсягів виробництва та робочих місць, в зв'язку із надмірним фінансовим навантаженням і втратою конкурентоспроможності виробленої ними продукції.</p> <p>Зменшення обсягів ВВП, що спричинить погіршення стану економіки держави.</p> <p>Суттєве зменшення податкових надходжень до Державного бюджету України від суб'єктів господарювання, що користуються послугами АТ «Укрзалізниця», як перевізника.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Економія коштів вантажоперевізників за рахунок застосування низьких державних регульованих тарифів на перевезення вантажів;</p> <p>зменшення частки транспортної складової у ціні виробленої продукції вантажоперевізників;</p> <p>можливість зниження ціни реалізації продукції або отримання додаткових прибутків.</p>	<p>Погіршення умов безпеки при перевезенні вантажів та якості послуг в зв'язку з відсутністю виконання критично необхідних ремонтних робіт відповідно до потреб галузі;</p> <p>незабезпечення у повній мірі потреб вантажовласників в обсягах перевезень вантажів;</p> <p>загальне скорочення перевізних можливостей залізничної мережі.</p> <p>Додаткові фінансові витрати у суб'єктів господарювання не виникають.</p>
Альтернатива 2	<p>Покращення якості послуг за рахунок направлення коштів на необхідні ремонтні роботи відповідно до першочергових та невідкладних потреб галузі;</p> <p>поетапне збільшення витрат користувачів залізничних послуг;</p> <p>справедливе збільшення тарифів на рівні ЦДВ;</p> <p>забезпечення можливості прогнозування транспортних залізничних витрат для всіх галузей економіки України.</p>	<p>Збільшення на 1,02 млрд грн витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом.</p>
Альтернатива 3	<p>Забезпечення потреб вантажовласників у перевезенні вантажів;</p> <p>здійснення оновлення локомотивної тяги та</p>	<p>Збільшення на 6,73 млрд грн витрат вантажовласників на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом</p>

	утримання в належному стані залізничної інфраструктури; забезпечення умов безпечного перевезення вантажів.	
Альтернатива 4	<p>Запровадження нового рівня якості послуг за рахунок оновлення інфраструктури, модернізації та оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця» та скорочення термінів доставки вантажів;</p> <p>розширення перевізних можливостей залізничної мережі;</p> <p>удосконалення інфраструктури залізничного транспорту (відкриття нових напрямків руху, електрифікація існуючих);</p> <p>можливість нарощення обсягів виробництва певними галузями економіки за рахунок розширення перевізних можливостей АТ «Укрзалізниця»;</p> <p>покращення транспортного потенціалу держави, що сприятиме залученню інвестицій та розширенню сфер економічної діяльності.</p>	<p>Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 53,22 млрд грн, надмірне фінансове навантаження на вантажоперевізників, що суттєво збільшить витрати на перевезення вантажів та ціни на вироблену продукцію, а також знизить конкурентоспроможність вироблених товарів на внутрішньому та світових ринках, що як наслідок, призведе до зменшення кількості робочих місць, підвищення цін на товари і послуги, виникнення соціальної напруги.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	н/д	н/д	н/д	-	5076
Питома вага групи в загальній кількості, відсотків	н/д	н/д	н/д	-	100%

*Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, за групами визначити неможливо, оскільки, за інформацією Держстату, суб'єкт господарювання може

належати до групи «Великі», при цьому частка перевезень залізничним транспортом буде зовсім незначна, та навпаки.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, млрд грн *
Альтернатива 1	Відсутні
Альтернатива 2	1,02
Альтернатива 3	6,73
Альтернатива 4	53,22

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	0	Оскільки збереження чинного регулювання призведе до: відсутності можливості здійснення підвищення вантажних тарифів на рівні ІЦВ, закладеному в кількісних припущеннях прогнозу економічного і соціального розвитку України; рівень підвищення тарифів завжди нижчий рівня ІЦВ; можливості виникнення ситуації коли індексація тарифів протягом року взагалі не відбувається; невідповідності положенням Порядку перегляду тарифів щодо мінімального рівня зміни тарифів на рівні, не нижчому рівня ІЦВ; відсутності можливості підтримання інфраструктури у належному стані.
Альтернатива 2	3	Оскільки прийняття регуляторного акту забезпечить досягнення наступних цілей: збільшення доходів АТ «Укрзалізниця», як перевізника, від перевезень вантажів у межах України в середньорічному розрахунку в розмірі

		<p>1,02 млрд грн; спрямування одержаних коштів на необхідні ремонтні роботи відповідно до першочергових та невідкладних потреб галузі; забезпечення поетапного, прозорого та справедливого збільшення тарифів на рівні ІЦВ; забезпечення прогнозованості транспортних залізничних витрат для галузей економіки; збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 37,4 млн грн; незначне збільшення витрат суб'єктів господарювання (у середньорічному розрахунку на 1,02 млрд грн).</p>
Альтернатива 3	2	<p>Дасть можливість: одержання додаткових доходів АТ «Укрзалізниця» від перевезень у середньорічному розрахунку в розмірі 6,73 млрд грн; збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 363,2 млн грн; утримання в належному стані залізничної інфраструктури; збільшення витрат вантажовласників на 6,73 млрд грн.</p>
Альтернатива 4	1	<p>Дасть можливість: дотримання вимог Закону України «Про ціни і ціноутворення»; підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня; забезпечити потреби АТ «Укрзалізниця» в коштах для здійснення інвестицій; одержати доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень у середньорічному розрахунку в розмірі 53,22 млрд грн; оновлення та модернізації інфраструктури та локомотивної тяги в необхідному обсязі; повністю забезпечити потреби вантажовласників у перевезенні</p>

		<p>вантажів; розширення перевізних можливостей залізничної мережі.</p> <p>Однак, запровадження цієї альтернативи призведе до надмірного фінансового навантаження на вантажовласників, що негативно вплине на економіку держави в цілому, так як призведе до зниження конкурентоздатності певних видів товарів, скорочення робочих місць, закриття підприємств деяких галузей економіки, зниження ВВП держави.</p>
--	--	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 1	<p>Економія коштів вантажовласниками за рахунок низьких державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, можливість встановлення вантажовласниками більш конкурентних цін на вироблену продукцію.</p>	<p>Прогнозне зменшення доходів первізника від перевезення вантажів у межах України у середньорічному розрахунку в розмірі 1,02 млрд грн.</p>	<p>За умови збереження чинного регулювання будуть відсутні можливості: забезпечення у повному обсязі потреб вантажовласників у перевезенні вантажів; спрямування коштів на ремонти та нагальні поточні потреби галузі; утримання в належному стані залізничної інфраструктури.</p> <p>Проблеми продовжують існувати, альтернатива лише посилюватиме проблеми у галузі і жодним чином не сприятиме їх вирішенню.</p>

Альтернатива 2	<p>Забезпечення у повному обсязі потреб вантажовласників у перевезенні вантажів; направлення коштів на ремонт та нагальні поточні потреби галузі; утримання в задовільному стані залізничної інфраструктури; можливість планування заздалегідь витрат вантажоперевізниками-користувачами залізничних послуг; підтримка фінансової стабільності перевізника.</p>	<p>Поетапне та справедливе збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у межах України, що складе у середньорічному розрахунку 1,02 млрд грн.</p>	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить: очікувано отримати АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України у середньорічному розрахунку 1,02 млрд грн; одержані кошти направити на необхідні ремонтні роботи відповідно до першочергових та невідкладних потреб галузі; забезпечити поетапне, справедливе та прогнозоване підвищення тарифів на рівні ЦВ; збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 37,4 млн грн.</p> <p>Альтернатива забезпечує досягнення цілей державного регулювання щодо впровадження щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні ЦВ, що компенсує для перевізника зростання витрат на надані послуг.</p>
Альтернатива 3	Забезпечення	Збільшення	Дозволить:

	<p>потреб у перевезенні вантажів; здійснення оновлення локомотивної тяги; утримання в належному стані залізничної інфраструктури.</p>	<p>витрат вантажовласників на перевезення вантажів у межах України з початку року, що складе у середньорічному розрахунку 6,73 млрд грн.</p>	<p>очікувано отримати АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України в середньорічному розрахунку 6,73 млрд грн; одержані кошти направити на капітальні інвестиції, ремонти та поточні потреби галузі. Однак альтернатива не є доцільною, так як призводить до значного фінансового навантаження на вантажовласників та не дає АТ «Укрзалізниця» можливості у разі підвищення цін на матеріали та паливо оперативно відповідно індексувати тарифи на перевезення вантажів.</p>
Альтернатива 4	<p>Розширення перевезених можливостей АТ «Укрзалізниця»; направлення коштів на капітальні інвестиції, модернізацію та оновлення інфраструктури і тягового рухомого складу.</p>	<p>Збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у межах України з початку року, що складе в середньорічному розрахунку 53,22 млрд грн.</p>	<p>Дозволить: очікувано отримати АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України в середньорічному розрахунку 53,22 млрд грн; одержані кошти направити на повне оновлення та модернізацію локомотивної тяги та оновлення та осучаснення</p>

			залізничної інфраструктури. Однак, альтернатива є недоцільною через надмірне фінансове навантаження на вантажовласників і спричинення ризиків для економіки держави в цілому.
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику впливу зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Причинами відмови є подальше скорочення перевізних можливостей залізничної мережі, погіршення умов безпеки перевезення вантажів та подальший занепад залізничної галузі.	Відсутня можливість: забезпечувати потреби в перевезенні вантажів; направляти кошти на ремонти та нагальні поточні потреби галузі; утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру.
Альтернатива 2	Дозволить: забезпечити потреби вантажовласників у перевезенні вантажів; направити кошти на першочергові ремонтні роботи та нагальні поточні потреби галузі; утримувати в задовільному стані залізничну інфраструктуру; забезпечити вимоги Гарантійної угоди; забезпечити поетапне та справедливе збільшення тарифів на рівні ІЦВ; забезпечити можливість здійснювати прогнозоване планування транспортних витрат	Призведе до помірного збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 1,02 млрд грн.

	вантажоперевізниками-користувачами залізничних послуг.	
Альтернатива 3	Дозволить: повністю забезпечити потреби вантажовласників у перевезенні вантажів; направляти кошти на капітальні інвестиції, забезпечуючи оновлення локомотивної тяги та рухомого складу; утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру.	Призведе до збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 6,73 млрд грн.
Альтернатива 4	Дозволить: розширити перевізні можливості АТ «Укрзалізниця»; здійснити необхідну модернізацію та оновлення локомотивної тяги та осучаснити залізничну інфраструктуру; забезпечити позитивний імідж держави, яка матиме значний транспортний потенціал та сучасну залізничну інфраструктуру.	Призведе до збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 53,22 млрд грн, що негативно вплине на суб'єктів господарювання та призведе до колапсу в частини галузей економіки України, зменшить ВВП держави.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Проектом регуляторного акта пропонується нормативно врегулювати проведення індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, зокрема:

з урахуванням їх інвестиційної складової частини – у порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін;

на рівні індексу цін виробників промислової продукції (щорічна автоматична чотирма етапами) – згідно з механізмом, що буде визначений органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін.

Очікуваний позитивний ефект – дотримання положень Порядку перегляду тарифів у частині введення механізму автоматичної індексації вантажних залізничних тарифів та їх зміни в розмірі, не нижчому від ІЦВ; одержання додаткових доходів АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України в середньорічному розрахунку в розмірі 1,02 млрд грн; збільшення податкових надходжень до Державного бюджету в сумі 37,4 млн грн.

Впровадження запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

Дія акта поширюватиметься на суб'єктів господарювання, які відповідно до чинного законодавства України є учасниками процесу перевезення вантажів.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування.

За умови прийняття регуляторного акта за укрупненими прогнозними розрахунками доходи АТ «Укрзалізниця» від індексації тарифів на ІЦВ складатимуть 1,02 млрд грн, додаткові витрати вантажовласників становитимуть 1,02 млрд грн (додаток 2).

Проведення М-тесту недоцільне, тому що частка перевезень, які здійснюють підприємства малого бізнесу, становить менше 3% загального обсягу перевезень.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	Нараховані податкові надходження до державного бюджету становитимуть 37,4 млн грн.
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	5076
Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 1,02 млрд грн без ПДВ.
Рівень інформованості суб'єктів	Середній (розміщення проекту

	регуляторного акта на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України).
--	---

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

Базове відстеження результативності дії вказаного регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися через рік після набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

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

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження, – статистичні дані за основними показниками результативності дії регуляторного акта та дані, отримані шляхом дослідження показників.

Виконавець заходів – Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Володимир ОМЕЛЯН

« ____ » _____ 2019 р.

Додаток 1
до аналізу регуляторного
впливу

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

Міністерство інфраструктури України
(назва державного органу)

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. Підготовка звітності за результатами регулювання	X	X	X	X	X
Разом за рік	X	X	X	X	X
Сумарно за 5 років	X	X	X	X	X

Додаток 2
до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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, грн.	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн.	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, грн.	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), грн.	0	0
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), грн.	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн.	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн.	0	0
8	Інше (збільшення витрат за перевезення вантажів залізничним транспортом), млн. грн.	200,9	1004,5
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн. грн.	200,9	1004,5
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	5076	5076
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), млрд грн.	1,02	5,1

Додаток 2
до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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, грн.	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн.	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, грн.	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), грн.	0	0
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), грн.	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн.	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн.	0	0
8	Інше (збільшення витрат за перевезення вантажів залізничним транспортом), млн. грн.	1325,8	6629,0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн. грн.	1325,8	6629,0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	5076	5076
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), млрд грн.	6,73	33,65

Додаток 2
до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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, грн.	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн.	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, грн.	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), грн.	0	0
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), грн.	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн.	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн.	0	0
8	Інше (збільшення витрат за перевезення вантажів залізничним транспортом), млн. грн.	10484,6	52423,0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн. грн.	10484,6	52423,0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	5076	5076
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), млрд грн.	53,22	266,1