

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту рішення виконавчого комітету
«Про внесення змін до рішення виконавчого комітету від 31.12.2021 № 1203
«Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та
автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування
у Львівській міській територіальній громаді»

I. Визначення проблеми

Вартість перевезення пасажирів в міському автотранспорті в автобусах, що працюють у звичайному режимі, режимі «маршрутне таксі», режимі «експрес» становить 15,00 грн. відповідно до рішення виконавчого комітету від 27.05.2022 № 359 «Про встановлення тарифу на послуги з перевезення пасажирів автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді» та вартість перевезення пасажирів в міському електротранспорті 10 грн. відповідно до рішення виконавчого комітету від 21.05.2021 № 381 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у міському електричному транспорті».

У зв'язку із зростанням складових тарифу, а саме: зростання вартості електроенергії, шин, акумуляторних батарей, інших запасних частин і матеріалів, зростання заробітної плати, діючий тариф не забезпечує рентабельну роботу підприємств-перевізників, що призвело до необхідності перегляду діючого тарифу.

Відповідно до п. 1.6 Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175, перегляд тарифів повинен здійснюватися у зв'язку із зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності підприємств-перевізників.

Також п. 4 розділу IV Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2023 № 940 передбачено, що у разі зміни ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), мінімального рівня заробітної плати, ставок орендної плати, цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, які не залежать від господарської діяльності підприємств, але впливають на рівень повної собівартості з операційної діяльності підприємств, тарифи на послуги міського електричного транспорту переглядаються в установленому законодавством порядку.

Згідно з розрахунковими (нормативними) витратами Львівського комунального автотранспортного підприємства № 1 вартість перевезення одного пасажирів становить в середньому 22,51 грн. (рентабельність дорівнює нулю), а Львівського комунального підприємства «Львівелектротранс» – 13,73 грн. (рентабельність дорівнює нулю). По інших автоперевізниках розрахунки тарифу по маршрутах коливаються, а саме: середній тариф ТзОВ "Фіакр-Львів" 21,02 грн., ТзОВ "Успіх БМ" 21,99 грн., ТзОВ "Міра і К" 20,49 грн., ПАТ "Львівське АТП 14630" 20,59 грн.

Відповідно до ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» органам місцевого самоврядування надані повноваження щодо встановлення тарифів на транспортні послуги, у тому числі на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у режимі руху «експрес» та «маршрутне таксі» в міському сполученні.

На основі розрахунків тарифу та відповідних розрахунків підприємств підготовлений проект рішення виконавчого комітету "Про внесення змін до рішення виконавчого комітету від 31.12.2021 № 1203 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді».

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

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

II. Цілі державного регулювання

Проект регуляторного акта спрямований на:

- приведення у відповідність тарифу на послуги з перевезення пасажирів в автобусах, що працюють у «звичайному режимі», в режимі «маршрутне таксі», в режимі руху «експрес» та до розрахункових витрат підприємств, які надають такі послуги з перевезення пасажирів у тролейбусах, трамваях у місті;
- забезпечення балансу інтересів перевізників, що обслуговують міські маршрути та пасажирів;
- забезпечення розвитку автомобільного та електричного транспорту;
- стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень та розрахунків за такі перевезення;
- стимулювання застосування сучасних типів транспортних засобів;
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного та електричного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів;
- підвищення якості й безпеки надання послуг з перевезення пасажирів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження діючого тарифу	<p><u>Переваги:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - незмінні витрати громадян на проїзд. <p><u>Недоліки:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - часткова зупинка автотранспорту та електротранспорту через неможливість проведення ремонтів; - погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування; - відтік кваліфікованих водіїв з підприємств.
Альтернатива 2. Зниження цін на електроенергію та запчастини	<p><u>Переваги:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - незмінні витрати громадян на проїзд. <p><u>Недоліки:</u></p> <p>Даний спосіб не залежить від органів місцевого самоврядування чи підприємств-перевізників, оскільки вартість електроенергії, матеріалів, запчастин залежить від рівня цін на ринку нафтопродуктів, курсу національної валюти, закупівельних цін на запчастини, розмірів податків тощо.</p> <p>Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.</p>

<p>Альтернатива 3. Передбачення в міському бюджеті компенсації на покриття збитків від неповного відшкодування економічно обґрунтованих витрат в тарифах без їх зміни</p>	<p><u>Переваги:</u> - незмінні витрати громадян на проїзд. <u>Недоліки:</u> - є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору у підприємств-перевізників до оновлення рухомого складу та якісного надання послуг населенню міста; - створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.</p>
<p>Альтернатива 4. Перегляд тарифу</p>	<p><u>Переваги:</u> - покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників; - покращення технічного стану та можливість оновлення транспортного парку; - підвищення якості надання послуг. <u>Недоліки:</u> - збільшення витрат громадян за проїзд електротранспортом та у разі придбання паперового квитка.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Компенсація пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами.
Альтернатива 2	Зменшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету.	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.
Альтернатива 3	Відсутні.	Створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.
Альтернатива 4	Зменшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету, покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників, покращення технічного стану та можливість оновлення транспортного парку для підвищення якості надання транспортних послуг.	Відсутні.

Оцінка впливу на інтереси громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості.	Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування.
Альтернатива 2	Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості.	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.
Альтернатива 3	Вигоди практично відсутні, адже громадяни не отримують послуг належної якості.	Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.
Альтернатива 4	Зменшення витрат за проїзд в автомобільному транспорті з використанням транспортної картки «ЛеоКарт», мобільного додатку та незмінна вартість проїзду в цьому виді транспорту з використанням інших безготівкових способів оплати проїзду. Диференціація вартості проїзду залежно від способу придбання квитка. Підвищення якості надання послуг, у тому числі шляхом оновлення рухомого складу та покращення їх технічного стану.	Збільшення витрат за проїзд в електричному транспорті та у разі придбання паперового квитка.

Оцінка впливу на інтереси суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць.	-	ЛКП «Львівелектротранс»; ЛК АТП №1	ТОВ «Фіакр-Львів», ТОВ «Успіх БМ», ТОВ «Міра і К», АТП -14630-	-	6
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків.	0	81,0 %	19,0%	0	100%
Вид альтернативи	Вигоди		Витрати		

Альтернатива 1	Відсутні.	Погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування. Відтік кваліфікованих водіїв з підприємств. Додаткові витрати відсутні.
Альтернатива 2	Зменшення витрат на закупівлю електроенергії та інших матеріалів.	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти. Додаткові витрати відсутні.
Альтернатива 3	Збільшення компенсації пільгових перевезень та різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами.	Є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору підприємств-перевізників до оновлення рухомого складу та якісного надання послуг населенню. Додаткові витрати відсутні.
Альтернатива 4	Гарантоване отримання плати за надані послуги з перевезення пасажирів. Покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників, покращення технічного стану та можливість оновлення транспортного парку. Підвищення якості надання транспортних послуг.	Додаткові витрати на оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду.

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акту

Сумарні витрати для суб'єктів господарювання малого і середнього підприємництва за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1.	0
Альтернатива 2.	0
Альтернатива 3.	0
Альтернатива 4.	24 140,00

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	За рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	24 140,00	24 140,00	120 700,00
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)	0		0

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)	0	0	0	0
---	---	---	---	---

* 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)	0	0	0	0

* 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)	Разом за рік	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)	0	0	0	0

Вид витрат	За рік	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	0	0	0

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	0	0

IV. Вибір найбільш оптимального
альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1	1	Діючі тарифи не задовольняють попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування. Відтік кваліфікованих водіїв з підприємств-перевізників.
Альтернатива 2	2	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.
Альтернатива 3	1	Є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору підприємств-перевізників до оновлення рухомого складу та якісного надання послуг населенню. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.
Альтернатива 4	4	Зазначений спосіб не створює значного додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє запровадженню новітніх технологій перевезень і оплати за проїзд. Встановлюється диференціація вартості проїзду залежно від способу придбання квитка. Зменшуються витрати пасажирів за проїзд в автомобільному транспорті з використанням транспортної картки «ЛеоКарт», мобільного додатку та залишається незмінною вартість проїзду в цьому виді транспорту з використанням інших безготівкових способів оплати проїзду. Зменшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету, покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників, покращення технічного стану та можливість оновлення транспортного парку для підвищення якості надання послуг.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень.	Діючі тарифи не задовольняють попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування.
Альтернатива 2	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень. Зменшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат з пільгових перевезень.	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.
Альтернатива 3	Вигоди цього способу відсутні, адже чинна модель надання транспортних послуг не відповідає вимогам сучасних пасажирських перевезень.	У громадян додаткові витрати відсутні. Держава може витратити зайві кошти на компенсацію витрат за пільгові перевезення та різницю між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами.. Збільшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету.	Є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору підприємств-перевізників до оновлення рухомого складу та якісного надання послуг населенню. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.

<p>Альтернатива 4</p>	<p>Вигоди держави полягатимуть в отриманні об'єктивних даних щодо обсягів перевезень і, відповідно, обсягів виручки, у визначенні чіткого механізму здійснення оплати за надані транспортні послуги.</p> <p>Вигоди громадян полягатимуть в отриманні послуг належної якості та безпеки.</p> <p>Суб'єкти господарювання будуть зацікавлені надавати послуги з перевезень за графіком руху, незалежно від завантаженості салону транспортного засобу, будуть зосереджені на безпеці перевезень та зможуть отримувати реальну та стабільну оплату за надані транспортні послуги.</p> <p>Зменшення навантаження на видаткову частину місцевого бюджету, покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників, покращення технічного стану та можливість оновлення транспортного парку для підвищення якості надання послуг.</p> <p>Встановлюється диференціація вартості проїзду залежно від способу придбання квитка. Зменшуються витрати пасажирів за проїзд в автомобільному транспорті з використанням</p>	<p>Додаткові витрати держави відсутні.</p> <p>Додаткові витрати громадян за проїзд в електричному транспорті та у разі придбання паперового квитка.</p> <p>Незначні додаткові витрати суб'єктів господарювання на оновлення в салонах транспортних засобів інформації про зміну вартості проїзду.</p>	<p>Зазначений спосіб не створює значного додаткового навантаження на суб'єктів господарювання, сприяє запровадженню новітніх технологій перевезень і оплати за проїзд, здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг.</p> <p>Встановлює диференціацію вартості проїзду залежно від способу придбання квитка.</p> <p>Зменшуються витрати пасажирів за проїзд в автомобільному транспорті з використанням транспортної картки «ЛеоКарт», мобільного додатку та залишається незмінною вартість проїзду в цьому виді транспорту з використанням інших безготівкових способів оплати проїзду.</p> <p>Можливості застосування дієвого контролю за станом пасажирських перевезень, підвищення рівня їх безпеки та якості.</p>
-----------------------	--	---	---

	транспортної картки «ЛеоКарт», мобільного додатку та залишається незмінною вартість проїзду в цьому виді транспорту з використанням інших безготівкових способів оплати проїзду.		
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1	Діючі тарифи не задовольняють попиту населення у якісних пасажирських перевезеннях. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Погіршення технічного стану автобусів, тролейбусів, трамваїв та якості обслуговування.	Не передбачається
Альтернатива 2	Реалізація обраного способу можлива лише за наявності державного регулювання цін, підвищення та стабілізації курсу національної валюти.	Не передбачається
Альтернатива 3	Є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактору підприємств-перевізників до оновлення рухомого складу та якісного надання послуг населенню. Оплата вартості послуг з перевезення, які не гарантують отримання таких послуг належної якості. Створення напруги у видатковій частині місцевого бюджету, звідси – ймовірний перерозподіл видатків за рахунок інших галузей (освіти, житлово-комунального господарства тощо), звідси – виникнення соціальної напруги у цих галузях.	Не передбачається
Альтернатива 4	Зазначений спосіб сприяє запровадженню новітніх технологій перевезень і оплати за проїзд, здійсненню належного контролю не тільки за станом оплати, а й за станом надання послуг. Встановлює диференціацію вартості проїзду залежно від способу придбання квитка. Зменшуються витрати пасажирів за проїзд в автомобільному транспорті з використанням транспортної картки «ЛеоКарт», мобільного додатку та залишається незмінною вартість проїзду в цьому виді транспорту з використанням інших безготівкових способів оплати проїзду.	Не передбачається

	Створення передумов для детінізації доходів суб'єктів господарювання, які надають послуг з пасажирських перевезень. Забезпечення впливу на рівень контролю за повнотою оплати проїзду.	
--	---	--

Перегляд тарифу є найбільш оптимальним альтернативним способом досягнення цілей, що забезпечить покриття розрахункових витрат підприємств-перевізників, покращення технічного стану, можливість оновлення автотранспортного парку та підвищення якості надання послуг.

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

Львівська міська рада, враховуючи проведений виконавчими органами аналіз розрахунків вартості проїзду, розглянувши звернення підприємств-перевізників, виносить на громадське обговорення питання внесення змін до рішення виконавчого комітету від 31.12.2021 № 1203 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді» щодо перегляду тарифу на послуги з перевезення пасажирів у міському автотранспорті у автобусах, які працюють у «звичайному режимі», режимі «експрес» та «маршрутне таксі» та послуги з перевезення пасажирів у міському електротранспорті з розрахунками тарифу.

Виконавчий комітет, враховуючи результати консультацій з громадськістю приймає рішення щодо встановлення тарифу.

Рішення підлягає оприлюдненню та введенню в дію.

Регуляторний акт має місцевий характер впливу. Прийняття зазначеного проекту рішення забезпечить покращення технічного стану та можливість поступового оновлення транспортних засобів, покращення якості транспортних послуг. При цьому результатом підвищення ціни на проїзд стане збільшення витрат громадян на оплату транспортних послуг.

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

Після оприлюднення, не раніше як за 30 днів, пропонується винести на розгляд виконавчого комітету проект рішення «Про внесення змін до рішення виконавчого комітету від 31.12.2021 № 1203 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді», попередньо обговоривши його на громадських слуханнях та опрацювавши зауваження та пропозиції.

Очікуваними результатами прийняття акту є досягнення, у повному обсязі, визначених цілей державного регулювання та, відповідно, встановлення вартості економічно обґрунтованих тарифів на послуги з перевезення пасажирів електричним та автомобільним пасажирським транспортом на маршрутах загального користування у Львівській міській територіальній громаді призведе до запровадження новітніх технологій розрахунку, обліку та звітності.

На підставі отриманої інформації буде вдосконалено тарифну політику, удосконалено механізм розрахунків з перевізниками та здійснено оптимізацію маршрутної мережі міста.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Термін дії запропонованого регуляторного акту - до прийняття наступного регуляторного акту, який залежатиме від економічних чинників (динаміка зміни вартості пального, мастильних матеріалів, запчастин, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, зміни у податковому законодавстві тощо).

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Після прийняття даного регуляторного акту показниками результативності будуть:

- якісне та комфортне надання транспортних послуг;
- скорочення кількості скарг пасажирів на якість надання послуг;
- застосування сучасних типів транспортних засобів;
- зниження рівня збитковості підприємств-перевізників;
- своєчасність виплати заробітної плати працівникам підприємства та обов'язкових платежів;
- технічне оздоровлення підприємств-перевізників (проведення ремонтів, оновлення рухомого складу тощо).

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акту проводитиметься через рік після набрання чинності регуляторного акту з метою оцінки ефективності його дії.

Періодичне відстеження результативності дії регуляторного акта планується здійснювати один раз на три роки.

Зауваження та пропозиції щодо регуляторного документу подавати у письмовому вигляді упродовж 30 днів з дня опублікування у ЗМІ за адресою:

79008, м. Львів, пл. Ринок, 1 до департаменту міської мобільності та вуличної інфраструктури Львівської міської ради, каб. 341, тел. 297-59-79 тел. 096-518-77-19.

Директор департаменту міської
мобільності та вуличної інфраструктури

Олег ЗАБАРИЛО