



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України на додаток до листа Мінінфраструктури від 09.01.2020 № 28/47/14-20 надсилає доопрацьовані в робочому порядку з Державною регуляторною службою України проект Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування (далі – проект Тимчасового положення) та аналіз регуляторного впливу проекту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування».

Одночасно надається копія листа Мінінфраструктури від 16.01.2020 № 553/47/10-20 до Асоціації Українських залізничних перевізників щодо опрацювання пропозицій Асоціації до проекту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування».

Додатки:

1. Проект Тимчасового положення на 12 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 19 арк. в 1 прим.
3. Копія листа Мінінфраструктури від 16.01.2020 № 553/47/10-20 на 10 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Ганна Деньщикова 351 48 83

20307

№132/47/14-20 від 17.01.2020

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 226/1/19-20 від 20.01.2020



ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури
України

_____2020 року № _____

Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування

I. Загальні положення

1.1. Це Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування (далі – Положення) визначає порядок допуску до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування та є обов'язковим при виконанні перевезень вантажів та порожніх вагонів всіма суб'єктам господарювання, допущеними до участі у експериментальному проєкті, що реалізується відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 року № 1043 «Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» (далі – експериментальний проєкт) та цього Положення.

Це Положення визначає вимоги до заявників, підприємств залізничного

транспорту-учасників експериментального проєкту, локомотивів, їх складових, а також вимоги до локомотивної бригади (бригади спеціального рухомого складу) та машиністів, які допускаються до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування (далі – експлуатація), технічного обслуговування рухомого складу та його ремонту.

1.2. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні:

дільниця залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів (дільниця) – визначений маршрут на залізничних коліях загального користування, на якому здійснюються перевезення вантажів та порожніх вагонів приватними локомотивами в рамках експериментального проєкту;

заявник – суб'єкт господарювання – резидент України, який має намір брати участь в експериментальному проєкті, до якого не застосовано санкції відповідно до Закону України «Про санкції» та місце реєстрація якого відмінне від місця реєстрації на тимчасово окупованих територіях;

маршрут на залізничних коліях загального користування (маршрут) – пропускна здатність інфраструктури залізничного транспорту, необхідна для руху поїзду дільницею за визначений графіком руху часовий проміжок;

підприємства залізничного транспорту-учасники експериментального проєкту (Підприємства) – суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у сфері залізничного транспорту, та в рамках експериментального проєкту допущені до участі у ньому на визначених наказом Міністерства інфраструктури України дільницях;

приватні локомотиви – локомотиви Підприємств.

Інші терміни вживаються у значенні, наведеному в Законах України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про стандартизацію», «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», «Про акредитацію органів з оцінки відповідності», «Про захист прав споживачів», «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», постановках

Кабінету Міністрів України від 24 січня 2007 року № 59 «Про затвердження Порядку здійснення процедури призначення органів з оцінки відповідності продукції, процесів і послуг вимогам технічних регламентів», від 01 березня 2010 року № 193 «Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом» та від 11 липня 2013 року № 494 «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту», Правил технічної експлуатації залізничного транспорту промислових підприємств, затверджених наказом Міністерства промислової політики України від 15 лютого 2010 року № 70, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 22 березня 2010 року за № 237/17532 (далі – ПТЕ).

1.3. Статус підприємства залізничного транспорту – учасника експериментального проекту відноситься виключно діяльності Підприємств в рамках реалізації експериментального проекту.

1.4. Під час реалізації експериментального проекту організація перевезення вантажів або порожніх вагонів приватними локомотивами здійснюється на підставі Закону України «Про залізничний транспорт» та у відповідності до Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457, Правил перевезення вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 861/5082, цього Положення та інших законодавчих та нормативних документів, виданих уповноваженими органами державної влади.

1.5. Це Положення не розповсюджується на рухомий склад, локомотивні бригади (бригади спеціального рухомого складу) та машиністів (далі – локомотивні бригади), які виїжджають виключно на станції примикання.

II. Порядок допуску до участі у експериментальному проекті та його реалізації

2.1. Відбір учасників експериментальному проєкту здійснюється Комісією Міністерства інфраструктури України з відбору учасників експериментального проєкту та діляниць залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів, а також для моніторингу реалізації експериментального проєкту (далі – Комісія).

2.2. З метою участі в експериментальному проєкті заявник подає до Комісії:

заяву про участь у експериментальному проєкті за формою, встановленою у додатку 1;

інформацію про тип вантажу та річний обсяг перевезень, що планується здійснювати в рамках експериментального проєкту;

інформацію щодо переліку та технічних характеристик приватних локомотивів, які передбачаються до використання в рамках експериментального проєкту, та персоналу, що забезпечуватиме безперебійне функціонування приватних локомотивів (машиністи локомотивів та подібні до них працівники);

документи, що підтверджують фінансову спроможність заявника (копію фінансової звітності заявника за останній календарний рік);

гарантійний лист щодо надання Комісії протягом трьох місяців з моменту прийняття позитивного рішення Комісії щодо участі заявника в експериментальному проєкті завірених в установленому порядку суб'єктом господарювання копій документів, визначених в пункті 2.7 цього Положення;

письмове підтвердження вантажовласника (вантажовідправника) щодо визначеного обсягу перевезень, що планується заявником здійснювати в рамках експериментального проєкту (в разі наявності).

Заявники, що надали письмове підтвердження вантажовласника (вантажовідправника) щодо визначеного обсягу перевезень, що планується заявником здійснювати в рамках експериментального проєкту, мають перевагу щодо підтвердження до участі в експериментальному проєкті перед

заявниками, що не надали таке підтвердження.

2.3. Заява та додані до неї документи можуть бути подані в паперовому або електронному вигляді.

У разі, коли заява та додані до неї документи подаються в паперовому вигляді, вони мають бути підписані уповноваженою посадовою особою заявника, а копії документів повинні бути завірені в установленому порядку суб'єктом господарювання.

У разі, коли заява та додані до неї документи подаються в електронному вигляді, вони мають бути підписані уповноваженою посадовою особою за допомогою електронного цифрового підпису та містити електронну печатку (у разі наявності) відповідно до Закону України «Про електронні довірчі послуги».

2.4. Комісія протягом п'ятнадцяти календарних днів після надходження заяви на участь в експериментальному проєкті та документів, доданих до неї:

розглядає ділянки (виключно на підставі заявок заявників) щодо технічної можливості для участі в експериментальному проєкті;

проводить аналіз поданих заявником документів на відповідність вимогам, встановленим цим Положенням;

складає протокол за результатами засідання, який містить висновки та обґрунтування щодо визначення заявника підприємством-учасником експериментального проєкту або відмови заявнику в участі у експериментальному проєкті.

2.5. Підставами для відмови заявнику в участі у експериментальному проєкті є:

подання заявником неповного пакета документів;

виявлення в документах, поданих заявником, недостовірних відомостей;

невідповідність заявленої в заявці ділянки затвердженим критеріям щодо участі в експериментальному проєкті;

невідповідність технічних характеристик приватних локомотивів, які передбачаються до використання в рамках експериментального проєкту, технічним параметрам дільниці.

2.6. Протокол за результатами засідання, який містить висновки та обґрунтування щодо визначення заявника підприємством-учасником експериментального проєкту або відмови заявнику в участі у експериментальному проєкті підписується усіма членами Комісії. Копія протоколу направляється заявнику.

У разі відмови заявнику у визнанні залізничним підприємством-учасником експериментального проєкту Комісія повертає заявнику документи разом із вмотивованим висновком.

Заявник, якому відмовлено в участі в експериментальному проєкті, може повторно подати заявку на участь в експериментальному проєкті з доопрацьованим пакетом документів.

2.7. В разі визначення заявника підприємством-учасником експериментального проєкту заявник протягом трьох місяців зобов'язаний подати до Комісії:

копії документів (технічних паспортів (формулярів) щодо приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником, і які відповідають вимогам цього Положення;

копії документів про види та дати проведення останніх технічних ремонтів та/або обслуговування приватних локомотивів;

копію підписаного керівником Підприємства Системного документу щодо забезпечення безпеки руху.

Всі копії документів повинні бути завірені в установленому порядку суб'єктом господарювання.

2.8. Комісія протягом п'ятнадцяти календарних днів після надходження зазначених у пункті 2.7 цього Положення документів проводить аналіз поданих

заявником документів на відповідність вимогам, встановленим цим Положенням.

2.9. Допуск до участі у експериментальному проєкті здійснюється на підставі:

1) затвердженого Міністром інфраструктури України протоколу засідання Комісії, який містить висновки про відповідність заявника вимогам, визначеним цим Положенням, та можливість участі у експериментальному проєкті;

2) наказу Міністерства інфраструктури України про участь у експериментальному проєкті.

2.10. Затверджений наказом Міністерства інфраструктури України перелік Підприємств - учасників експериментального проєкту разом з ділянками розміщується на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України.

2.11. Реалізація участі у експериментальному проєкті здійснюється на підставі договору про допуск до колій загального користування, що укладається між АТ «Укрзалізниця» та Підприємством відповідно до законодавства України протягом тридцяти робочих днів з дня, наступного за днем видачі наказу Мінінфраструктури про участь у експериментальному проєкті.

Договір про допуск до колій загального користування повинен містити назву ділянки, маршрут, порядок та умови розподілу (формування) графіків руху, порядок та умови розподілу відповідальності, порядок фінансових розрахунків між сторонами.

Одностороння відмова АТ «Укрзалізниця» або/та Підприємства від укладання договору про допуск до колій загального користування не допускається.

2.12. Зміни до договору про допуск до колій загального користування

вносяться виключно за угодою сторін.

Внесення змін до договору не допускається, якщо такі зміни передбачають зміну затверджених Міністерством інфраструктури України назв діляниць (маршрутів) або заміну Підприємства як сторони договору.

2.13. У разі, коли Підприємство виявило намір відмовитися від участі у експериментальному проєкті, воно подає до Мінінфраструктури відповідне повідомлення (додаток 2) не пізніше ніж за тридцять днів до дати припинення участі в експериментальному проєкті.

Повідомлення про припинення участі в експериментальному проєкті щодо допуску до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування може бути подане в паперовому або електронному вигляді.

III. Вимоги до заявників (Підприємств), рухомого складу, їх технічного обслуговування і ремонту, та персоналу

3.1. Приватні локомотиви допускаються для роботи на коліях загального користування у разі наявності:

сертифікату або декларації про відповідність рухомого складу залізничного транспорту вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194 (окрім пункту 16) – щодо рухомого складу, побудованого після 30 грудня 2015 року;

інших сертифікатів відповідності рухомого складу залізничного транспорту, виданих органами з оцінки відповідності, які признаються в Україні – щодо рухомого складу, побудованого до 30 грудня 2015 року.

У разі, коли заявником планується використання у експериментальному проєкті приватних локомотивів, що раніше не використовувались на коліях загального користування України, допуск на колії загального користування можливий за умови отримання сертифікату відповідності виданого в Україні

органом з сертифікації відповідно до законодавства України.

Підприємства повинні забезпечувати дотримання вимог цього пункту протягом всього строку участі у експериментальному проєкті.

3.2. Підприємства під час здійснення перевезення вантажів або порожніх вагонів повинні дотримуватись вимог нормативно-правових актів за переліком, що додається у додатку 3.

3.3. Підприємства протягом усього періоду участі у експериментальному проєкті повинні забезпечити:

утримання належного йому залізничного рухомого складу в належному санітарному та технічному стані, використання рухомого складу з непростроченим терміном експлуатації та термінами проведення відповідних видів ремонту й технічного обслуговування;

проведення ремонтів приватних локомотивів відповідно до термінів, визначених у додатку 4 до цього Положення, або відповідно до порядку, об'єму та термінів, визначених заводом виробником для відповідного типу та/або серії локомотива, якщо тип та серії локомотиву не визначено у додатку 4;

вжиття виключних заходів щодо забезпечення безпеки рухомого складу рухомого складу, передбачених Технічним регламентом безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194 (окрім пункту 16);

залучення до роботи працівників локомотивних бригад, які пройшли періодичну перевірку знань відповідно до Положення про порядок вивчення та перевірку знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівниками залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 червня 2007 року № 499, зареєстрованого Міністерством юстиції України 09 липня 2007 року за № 777/14044 (далі – Положення про перевірку знань);

проходження періодичного медичного огляду локомотивних бригад відповідно до Порядку проведення медичних оглядів працівників певних

категорій, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я від 21 травня 2007 року № 246, зареєстрованого Міністерством юстиції України 23 липня 2007 року за № 846/14113, та Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій залізничного транспорту, метрополітенів та підприємств міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 29 квітня 2010 року № 240, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 16 липня 2010 року за № 537/17832;

дотримання правил роботи та відпочинку локомотивних бригад з урахуванням необхідності передрейсового відпочинку не менше 16 годин та загальною тривалістю їх роботи, що не повинна перевищувати 12 годин;

ведення локомотивними бригадами технічних формулярів довільної форми, що повинні містити інформацію про швидкості руху поїзда, що допускаються на дільниці, основні положення відомчих інструкцій з безпеки руху, що стосуються кола обов'язків локомотивних бригад, виписки з техніко-розпорядчого акта станцій, на які дозволений виїзд, регламенту переговорів по радіостанції;

наявність у локомотивної бригади інформації про відомості щодо режимів водіння поїздів (режимні карти); максимально допустимі швидкості руху поїздів, встановлених уніфікованих та граничних довжин і ваги поїздів; дії у нестандартних ситуаціях, а також виписки з технічно-розпорядчих актів станцій та інших відомчих інструкцій;

взаємодії локомотивних бригад з станціями дислокації та депо приписки;

виконання локомотивними бригадами розпоряджень поїзного та маневрового диспетчера, чергового по станції та керівника маневрів;

відправлення приватних локомотивів відповідно до умов договору про допуск до колій загального користування з дотриманням графіку руху, складеного та затвердженого АТ «Укрзалізниця»;

здійснення комплексних заходів із забезпечення безпеки руху поїздів

відповідно до Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 01 квітня 2011 року № 27, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 17 червня 2011 року за № 729/19467;

відшкодування збитків, заданих третім особам та/або їх майну, що стались внаслідок транспортної події та з вини Підприємства, відповідно до вимог законодавства України;

оплату доступу до колій загального користування відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 340/16356.

3.4. АТ «Укрзалізниця» в рамках реалізації експериментального проекту:

безоплатно забезпечує вільний доступ заявників до нормативних документів, наказів, вказівок та керівництв, що регламентують допуск локомотивних бригад та приватних локомотивів;

безоплатно забезпечує вільний доступ Підприємств до форм журналів, формулярів і інших необхідних документів які вимагатиме від Підприємств;

забезпечує необхідний та достатній доступ співробітників заявників та Підприємств для підготовки та складання теоретичних та практичних іспитів для надання Підприємствами послуг на коліях і станціях АТ «Укрзалізниця»;

враховує в договорі про допуск до колій загального користування виконання Підприємствами всіх відомчих інструкцій та документів, необхідних для забезпечення безпеки руху поїздів та безперервності технологічного процесу перевезень;

присвоює приватним локомотивам, що виїжджають на колії загального

користування, восьмизначну нумерацію із зазначенням приналежності приватного локомотива Підприємству;

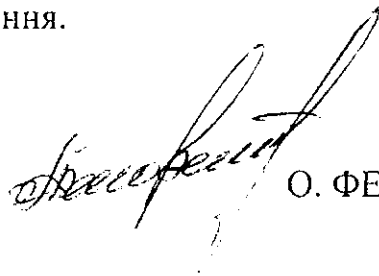
забезпечує періодичний огляд приватних локомотивів, у тому числі у випадку прямування приватного локомотива в ремонт (в гарячому чи холодному стані);

безоплатно надає інформацію Підприємствам щодо режимів водіння поїздів (режимні карти), виписки з технічно-розпорядчих актів станцій, наказів про максимально допустимі швидкості руху поїздів, встановлених уніфікованих та граничних довжин та ваги поїздів, діях у нестандартних ситуаціях, інших інструкцій, якими за рішенням АТ «Укрзалізниця» повинні керуватися у своїй роботі працівники локомотивних бригад Підприємств;

забезпечує відправлення приватних локомотивів відповідно до умов договору про допуск до колій загального користування з дотриманням графіку руху, складеного та затвердженого АТ «Укрзалізниця».

3.5. АТ «Укрзалізниця» та Підприємства повідомляють Комісію про випадки порушення вимог цього Положення.

Генеральний директор Директорату
залізничного транспорту



О. ФЕДОРЕНКО

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування»

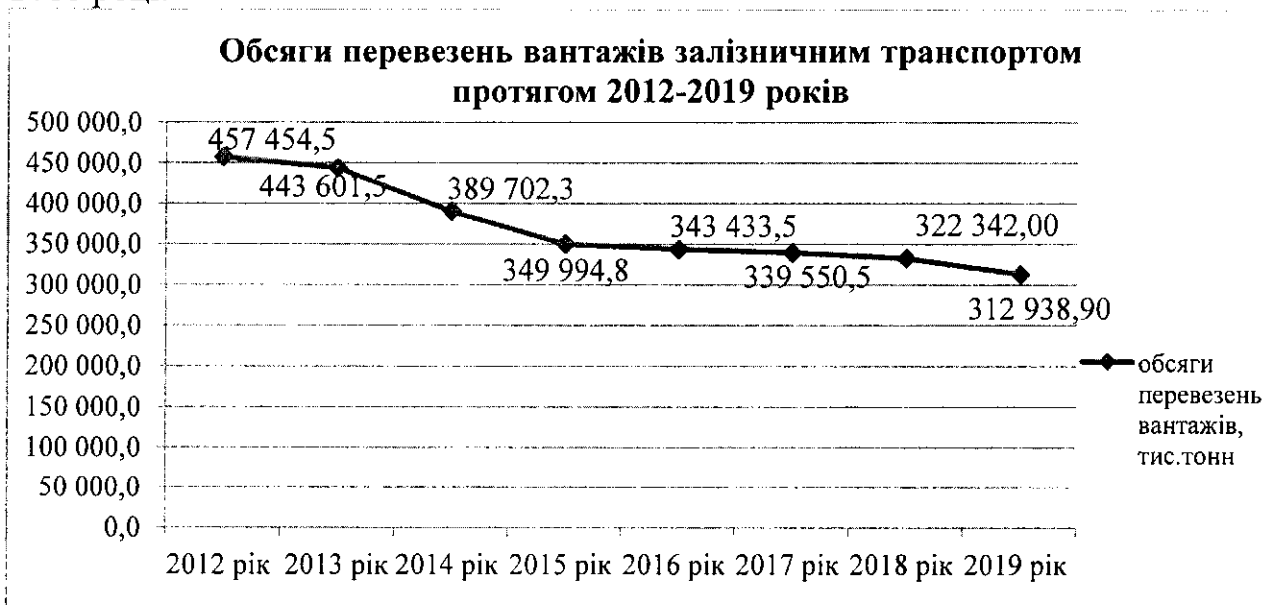
I. Визначення проблеми

За останні роки на залізничному транспорті спостерігається падіння обсягів перевезень, зниження швидкості доставки та обробки вантажів, що пов'язано з відсутністю конкуренції, недосконалістю технічної політики, значним ступенем зносу залізничного рухомого складу та його дефіцитом.

Перевезення вантажів здійснюються АТ «Укрзалізниця», яке займає монопольне становище у сфері залізничних перевезень, та не в повній мірі задовольняє інтереси суспільства у перевезеннях. Дефіцит магістральних тепловозів та електровозів АТ «Укрзалізниця» призводить до неспроможності задоволення потреб у вантажних перевезеннях, що в свою чергу негативно впливає на конкурентоспроможність вітчизняних підприємств, а також на всю економіку України та її національну безпеку.

Критичний рівень зношеності рухомого складу перевізника при недостатньому рівні фінансування його ремонту та оновлення ставить під загрозу питання забезпечення безпеки руху, належного утримання та відновлення робочого парку вантажних вагонів і локомотивів. Особливо високим є рівень зносу тягового рухомого складу: локомотивів - 96,6 %, електровозів - 94,4 %, тепловозів – 98,3. При цьому середній вік електровозів складає 42,6 року при нормативному віці 30 років, магістральних тепловозів – 35,5 року при нормативному віці 20 років.

Також спостерігається щорічне падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом. Так за інформацією АТ «Укрзалізниця» протягом 2019 року перевезено 312 938,9 тис. тонн вантажів, що на 2,9 % менше ніж у 2018 році.



16 вересня 2014 року ратифіковану Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію), яка передбачає співробітництво у сфері транспорту для реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступової гармонізації діючих стандартів та політик з існуючими в Європейському Союзі.

Здійснення заходів щодо розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, організації рівноправного доступу до залізничної інфраструктури передбачено завданням 1860 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

З метою реформування залізничного транспорту України та виконання зобов'язань України за Угодою про асоціацію необхідно прийняття нового закону про залізничний транспорт України.

Наразі народними депутатами України Кісельом Ю. Г., Скічком О. О. та іншими внесено до Верховної Ради України проєкт Закону України «Про залізничний транспорт України» (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019) (далі – законопроект), який спрямований на створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень з урахуванням основних вимог законодавства Європейського Союзу.

Законопроект презентує нову модель ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським залізничним системам. Визначає основні вимоги, обов'язки та права оператора інфраструктури, перевізника, основні вимоги до залізничного рухомого складу та основи діяльності операторів залізничного рухомого складу.

Слід зазначити, що різні редакції законопроекту «Про залізничний транспорт України» знаходяться на розгляді Верховної Ради України з 2015 року.

Оскільки на цей час новий закон про залізничний транспорт України ще не прийнято, а до Мінінфраструктури останні роки надходить велика кількість звернень приватних підприємств щодо надання допуску приватних локомотивів до залізничних колій загального користування, наказом Мінінфраструктури від 22.12.2017 № 463 утворено Робочу групу з розгляду питань допуску приватних локомотивів до оперування на залізничних коліях загального користування (далі – Робоча група).

За результатами роботи Робочої групи (з 2017 року проведено 8 засідань), а також проведених зустрічей з суб'єктами господарювання в Мінінфраструктури прийнято рішення щодо ініціювання реалізації експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування.

У грудні 2019 року прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043 «Про реалізацію експериментального проєкту щодо

допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» (далі – Постанова).

У зв'язку з прийняттям Постанови виникла необхідність розробки та затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування (далі – Тимчасове положення), що визначає порядок обертання на окремих ділянках колій загальної мережі залізниць України локомотивів, що належать відомствам, підприємствам та організаціям, які не відносяться до сфери управління АТ «Укрзалізниця», та є обов'язковим при виконанні перевезення вантажів локомотивами, які належать цим відомствам, підприємствам та організаціям.

При цьому Тимчасове положення визначає основні вимоги до рухомого складу та його складових та локомотивних бригад під час введення його в експлуатацію, експлуатації, технічного обслуговування та його ремонту.

Реалізація регуляторного акта надасть можливість відпрацювати технічні та технологічні особливості реалізації доступу до залізничної інфраструктури, дослідити ризики в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів.

Можна виділити такі основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Вищезазначена проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі механізми відсутні.

Проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів, оскільки законодавством України порушені питання не врегульовані.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

покращення якості та доступності послуг перевезень залізничним транспортом, скорочення дефіциту тягового рухомого складу;

відпрацювання технічних та технологічних особливостей реалізації доступу до залізничної інфраструктури при відкритті конкурентного ринку залізничних перевезень,

дослідження ризиків в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів в умовах конкурентного ринку залізничних перевезень.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
|--|---|
| Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час | Збереження чинного регулювання. |
| Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта | Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|--|---|--|
| Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні | Не створені умови для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень, збережений рівень дефіциту тягового рухомого складу |
| Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта | Створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень, скорочення дефіциту тягового рухомого складу, збільшення обсягів перевезень вантажів, оновлення локомотивного парку, підвищення інвестиційної привабливості | Адміністративні витрати пов'язані з роботою Комісії з відбору учасників експериментального проекту та діляниць залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів, а також для моніторингу реалізації експериментального проекту (далі – Комісія). Адміністративні витрати складуть 33 826 гривень. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|---|----------|----------|
| Альтернатива 1 Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта | Відсутні | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 3 | 10 | - | - | 13 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 23% | 77% | - | - | 100% |

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|---|----------|---|
| Альтернатива 1 Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні | Дефіцит магістральних тепловозів та електровозів, що не дає можливість задовільнити потреби у вантажних перевезеннях, Негативний вплив на конкурентоспроможність вітчизняних підприємств, економічні та репутаційні втрати підприємств через несвоєчасне виконання зобов'язань щодо поставок продукції |

| | | |
|--|--|---|
| <p>Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта</p> | <p>Прийняття регуляторного акта дозволить самим суб'єктам господарювання здійснювати перевезення вантажів власним (орендованим) тяговим рухомим складом, мінімізувати строки поставок вантажів, своєчасне виконання зобов'язань підприємств щодо поставок продукції, вдосконалення виробничих процесів та логістичних рішень, відпрацювати технічні та технологічні особливості підчас перевізного процесу окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування</p> | <p>Регуляторний акт не вимагає від суб'єктів господарювання обов'язкових додаткових витрат, пов'язаних з державним регулюванням. Разом з тим, суб'єкти господарювання будуть нести адміністративні витрати на подання документів до Комісії для участі в експериментальному проєкті, що складатимуть (на одного суб'єкта господарювання) 2967,8 гривень. Інші витрати суб'єкта господарювання, пов'язані з реалізацією регуляторного акта, не можливо розрахувати через значну кількість можливих варіантів участі суб'єктів господарювання у експериментальному проєкті (кількість ділянок, на які будуть подані заявки, кількість та тип локомотивів, шляхи придбання локомотивів (закупівля або оренда), кількість персоналу), які впливають на розрахунок витрат. Як приклад, надається розрахунок інших витрат суб'єкта господарювання, які виникають внаслідок дії регуляторного акта та у разі участі в експериментальному проєкті (додаток 3)</p> |
|--|--|---|

| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
|--|----------------------|
| <p>Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 1 до аналізу впливу регуляторного акта).</p> | <p>0</p> |

| | |
|--|---|
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 1 до аналізу впливу регуляторного акта) | Витрати суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва за рік становитиме 38 581,4 гривень |
|--|---|

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 бала |
|--|---|---|
| Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання | 1 | У випадку збереження ситуації, яка існує на цей час, цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті. |
| Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта | 3 | <p>У разі прийняття регуляторного акта буде частково вирішено питання дефіциту тягового рухомого складу національного перевізника, збільшено обсяги перевезень вантажів, оновлено локомотивний парк, що сприятиме підвищенню інвестиційної привабливості.</p> <p>При цьому прийняття регуляторного акта дозволить:</p> <ul style="list-style-type: none"> протестувати функціонування ринку залізничних перевезень в умовах роботи декількох залізничних перевізників; відпрацювати технічні та технологічні особливості реалізації доступу до залізничної інфраструктури; дослідити ризики в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів. покращити якість та доступність послуг перевезень залізничним транспортом. |

| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
|--|--|---|---|
| Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання. | <p>Для держави: відсутні</p> <p>Для громадян: відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: відсутні</p> | <p>Для держави: не вирішене питання дефіциту тягового рухомого складу, збереження існуючого рівня якості та доступності послуг перевезень залізничним транспортом,</p> <p>Для громадян: відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: не вирішене питання дефіциту тягового рухомого складу, Негативний вплив на конкурентоспроможність вітчизняних підприємств, економічні та репутаційні втрати підприємств через несвоєчасне виконання зобов'язань щодо поставок продукції</p> | Не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання. |
| Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта | Для держави: проведення підготовчої роботи для відкриття конкурентного ринку залізничних перевезень, | Для держави: відсутні | Досягнення поставлених цілей державного регулювання, а саме: покращення якості та доступності послуг перевезень залізничним |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>визначення ризиків в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів</p> <p>Для громадян: відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: здійснювати самим суб'єктом господарювання перевезення вантажів власним (орендованим) тяговим рухомим складом, мінімізувати строки поставок вантажів, своєчасне виконання зобов'язань</p> | <p>Для громадян: відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: адміністративні витрати на подання документів до Комісії для участі в експериментальному проєкті</p> | <p>транспорт; збільшення обсягів перевезень вантажів, оновлення локомотивного парку, підвищення інвестиційної привабливості відпрацювання технічних та технологічних особливостей реалізації доступу до залізничної інфраструктури, дослідження ризиків в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів.</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>підприємств щодо поставок продукції, вдосконалення виробничих процесів та логістичних рішень, відпрацювати технічні та технологічні особливості підчас перевізного процесу окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування</p> | | |
|--|---|--|--|

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є надання допуску приватним локомотивам до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування шляхом участі в реалізації експериментального проекту строком на 2 роки.

Відповідно до Порядку реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043, Мінінфраструктури утворює комісію з відбору учасників експериментального проекту та дільниць залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів, а також для моніторингу реалізації експериментального проекту (далі – Комісія). До складу Комісії увійдуть представники Мінінфраструктури, Державної служби з безпеки на транспорті, АТ «Укрзалізниця» та бізнес-асоціацій.

У регуляторному акті пропонується здійснювати відбір учасників експериментального проекту та дільниць залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів вищезазначеною Комісією.

Комісія визначає чіткі критерії щодо дільниць залізничних колій загального користування, які можливо використовувати для реалізації експериментального проекту, які публікуються на офіційному сайті Мінінфраструктури.

Суб'єкти господарювання, які бажають взяти участь в експериментальному проекті, подають визначений регуляторним актом пакет документів до Комісії.

Комісія розглядає дільниці щодо відповідності визначеним критеріям, проводить аналіз поданих заявником документів, визначає заявника залізничним підприємством-учасником експериментального проекту.

Суб'єкти господарювання протягом трьох місяців з моменту прийняття позитивного рішення Комісії щодо їх участі в експериментальному проекті зобов'язані надати до Комісії копії документів, що підтверджують придбання приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником, і які відповідають вимогам цього Положення, та копії документів про види та дати проведення останніх технічних ремонтів та/або обслуговування приватних локомотивів, а також копію підписаного керівником Підприємства Системного документу щодо забезпечення безпеки руху.

Комісія проводить аналіз поданих заявником документів та готує протокол засідання Комісії, який містить висновки про відповідність заявника вимогам, визначеним цим Положенням, та можливість участі у експериментальному проекті. На основі протоколу засідання Комісії приймається наказ Мінінфраструктури про участь в експериментальному проекті.

Реалізація регуляторного акта дасть змогу:

покращити якість та доступність послуг перевезень залізничним транспортом, скоротити дефіцит тягового рухомого складу;

відпрацювати технічні та технологічні особливості реалізації доступу до залізничної інфраструктури,

дослідити ризики в організації безпеки руху при експлуатації приватних локомотивів.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування, згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, додається (додаток 2).

Оскільки на суб'єктів малого підприємництва не поширюється регулювання, тому тест малого підприємництва не здійснювався.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта до 4 грудня 2021 року.

Відповідно до пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043 «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» встановлено строк реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування – до 4 грудня 2021 року.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Основними показниками результативності регуляторного акта є:

- кількість суб'єктів господарювання на які поширюватиметься дія регуляторного акта (13 суб'єктів господарювання);
- кількість тягового рухомого складу, що буде задіяний суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта;
- обсяг вантажоперевезень (вантажобіг, ткм), що здійснюється суб'єктами господарювання в рамках експериментального проекту;
- кількість транспортних подій та інцидентів за участі приватних локомотивів;
- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів;
- розмір коштів і час, що витратять суб'єкти господарювання, пов'язані з виконанням вимог регуляторного акта (38581,4 гривень).

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – високий.

Питання проведення вищезазначеного експериментального проекту та прийняття регуляторного акта обговорювались на засіданнях Робочої групи з розгляду питань допуску приватних локомотивів до оперування на залізничних коліях загального користування, утвореної наказом Мінінфраструктури від 22.12.2017 № 463, та зустрічах із суб'єктами господарювання, зацікавленими у доступі приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування.

Проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік після набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через два роки з дня набрання ним чинності, але не пізніше 4 грудня 2021 року.

Оскільки строк дії регуляторного акта до 4 грудня 2021 року періодичне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватися не буде.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта застосуватиметься статистичний метод проведення відстеження результативності з використанням статистичних даних та відомостей, що надаються суб'єктами підприємництва у галузі транспорту Мінінфраструктури в межах їх компетенції.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

« 17 » _____ 01 _____ 2020 р.



Владислав КРИКЛІЙ

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

| Порядковий номер | Витрати | За перший рік |
|------------------|--|---------------|
| 1 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | 2967,8 |
| 2 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 13 |
| 3 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 1 x рядок 2), гривень | 38581,4 |

¹ Для розрахунку витрат 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) застосовувалось:

92,74 гривні - вартість одного часу суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва.

32 години – час витрачений суб'єктом господарювання великого і середнього підприємництва на підготовку та подачу до Комісії документів для участі у експериментальному проєкті (адміністративні витрати).

Адміністративні витрати суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва складуть 2967,8 гривень (15581 гривень - середня місячна заробітна плата у добувній промисловості (за листопад 2019 року) в Україні * /21 робочий день у листопаді 2019 року/8 робочих годин у добі x 32 години).

² Регуляторний акт матиме вплив на 13 суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва.

* дані Державної служби статистики України

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

| 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) |
|--|---|---|---|
| <p>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):</p> <p>Витрати на підготовку та подачу до Комісії Заяви про участь у експериментальному проекті та доданих до неї документів (відповідно до пункту 2.2 Тимчасового положення)</p> <p>Витрати на підготовку та подачу до Комісії документів (відповідно до пункту 2.7 Тимчасового положення) після визначення суб'єкта господарювання (заявника) підприємством-учасником експериментального проекту</p> | <p>2225,8 гривня (15581 грн* - середня місячна заробітна плата у добувній промисловості (за листопад 2019 року) в Україні / 21 робочий день у листопаді / 8 робочих годин у добі x 24 години)</p> <p>741,95 гривні (15581 грн* - середня місячна заробітна плата у добувній промисловості (за листопад 2019 року) в Україні / 21 робочий день у листопаді / 8 робочих годин у добі x 8 годин)</p> | <p>0</p> <p>0</p> | <p>2226 гривня</p> <p>742 гривень</p> |

Додаток 2
до аналізу впливу регуляторного акта

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

Міністерство інфраструктури України

| 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 |
|--|-----------------------------------|--|--|---|---|
| Опрацювання інформації стосовно діляниць (виключно на підставі заявок заявників) щодо технічної можливості для участі в експериментальному проекті та поданих суб'єктами господарювання заяв і документів для участі у експериментальному проекті, відповідно пункту 2.2 Тимчасового положення | 16 год | 65,05 гривень | 1 | 13 | 13530,4 |
| Опрацювання поданих суб'єктами господарювання документів для участі у експериментальному проекті, відповідно пункту 2.7 Тимчасового положення | 16 год | 65,05 гривень | 1 | 13 | 13530,4 |
| Складання протоколів за результатами засідання Комісії, підготовка інформації щодо результатів проведення експериментального проекту | 8 год | 65,05 гривень | 1 | 13 | 6765,2 |
| Разом за рік | X | X | X | X | 33 826 |

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

Примітка: витрати на адміністрування регулювання за рік можуть бути зменшені у разі подання суб'єктами господарювання для участі у експериментальному проекті меншої кількості заяв, які потрібно опрацювати, або в разі одночасного подання заяв декількома суб'єктами господарювання.

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

Відповідно до Порядку реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043, Мінінфраструктури утворює комісію з відбору учасників експериментального проекту та дільниць залізничних колій загального користування для здійснення курсування приватних локомотивів, а також для моніторингу реалізації експериментального проекту (далі – Комісія).

З метою участі в експериментальному проекті заявник (суб'єкт господарювання) подає до Комісії інформацію щодо приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником.

Інформуємо, що вартість придбання 1 тепловоза складає приблизно 4 млн. дол США (без ПДВ) (94 000 000 гривень), електровоза – приблизно 5,5 млн. євро (без ПДВ) (143 000 000 гривень).

Зазначаємо, що до початку експериментального проекту неможливо визначити кількість локомотивів, що будуть використовуватись суб'єктами господарювання під час реалізації проекту (в залежності від кількості дільниць, щодо яких буде заявлена участь в експериментальному проекті та їх довжини). Крім того, неможливо врахувати який вид локомотивів будуть закуповувати суб'єкти господарювання (електровози чи тепловози). Також неможливо визначити чи будуть брати суб'єкти в оренду локомотиви, чи зовсім закуповувати їх не будуть (оскільки вони вже є у суб'єкта господарювання).

Під час розрахунків будемо вважати, що суб'єкт господарювання буде закуповувати 2 тепловози.

Витрати на придбання тепловозів складуть 188 000 000 гривень (94 000 000 гривень X 2 тепловози = 188 000 000 гривень (без ПДВ)).

Для розрахунку витрат на навчання/підвищення кваліфікації персоналу використовуємо інформацію АТ «Укрзалізниця».

Одночасно зазначаємо, що до початку експериментального проекту неможливо визначити кількість суб'єктів господарювання, які можуть скористатися послугами АТ «Укрзалізниця» для навчання/підвищення кваліфікації персоналу.

Так, орієнтовна вартість послуг сервісного обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу за перший рік складе 105 165 гривень.

Орієнтовна вартість надання послуг АТ «Укрзалізниця» для підприємств
учасників пілотного проекту

| Послуга | Кількість послуг за рік | Вартість 1 послуги, грн | Витрати за рік, грн |
|---|--|-------------------------|---------------------|
| Робота комісії по огляду технічного стану 2 локомотивів на право виїзду на колії загального користування та прямування комісії до місця огляду та зворотньому напрямку. | 8 | 8200 | 65600 |
| Навчання 2 машиністів та 2 помічників машиніста в центрах професійного розвитку персоналу, центрах професійної освіти АТ «Укрзалізниця», який має ліцензію Міністерства освіти. | разово | 25000 | 100000 |
| Навчання 1 машиніста-інструктора в центрах професійного розвитку персоналу, центрах професійної освіти АТ «Укрзалізниця», який має ліцензію Міністерства освіти. | разово | 14000 | 14000 |
| Навчання 1 складача поїздів в центрах професійного розвитку персоналу, центрах професійної освіти АТ «Укрзалізниця», який має ліцензію Міністерства освіти. | разово | 14000 | 14000 |
| Проведення спеціальною комісією теоретичних іспитів з працівниками Підприємства (машиністом-інструктором локомотивних бригад, 2 локомотивні бригади) по 1 годині. | 1 раз на 2 роки | 4200 | 21000 |
| Проведення практичних іспитів (пробних поїздок) з працівниками Підприємства (машиністом-інструктором локомотивних бригад) 1 поїздка 12 годин. | разово | 6750 | 6750 |
| Проведення практичних іспитів (пробних поїздок) з працівниками локомотивних бригад Підприємства (2 машиніст локомотива) 1 поїздка 12 годин. | разово | 6750 | 13500 |
| Періодичний медогляд згідно Наказу МТЗУ №240 від 29.04.2010р. (чоловіки до 40 років)** | віком до 21 року та старші 50 років щорічно. | 615 | 1230 |
| Періодичний медогляд згідно Наказу МТЗУ №240 від 29.04.2010р. (чоловіки після 40 років)** | Від 21 року до 50 років кожні 2 роки. | 1050 | 2100 |
| Усього | | 80565 | 238 180 |

*Вартість навчання за професіями в 2020 році буде коригуватися в залежності від наповненості навчальних груп, вартості комунальних послуг в регіонах, амортизаційних відрахувань тощо.

** За припущення, що половина персоналу буде до 40 років, інша половина – після 40 років

Орієнтовні (загальні) витрати суб'єкта господарювання на придбання основних фондів, навчання/підвищення кваліфікації персоналу за перший рік складуть 188 238 180 гривень (188 000 000 гривень + 238 180 гривень).



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з СДРПІОУ 37472062

Асоціація Українських залізничних
перевізників

Міністерство інфраструктури України розглянуло лист Асоціації Українських залізничних перевізників від 09.01.2020 № 01-09/01 та в межах компетенції надає в додатку позицію Мінінфраструктури щодо пропозицій Асоціації до проекту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування».

Додаток: на 3 арк. в 1 прим.

Державний секретар

Андрій ГАЛУЩАК

Ганна Дельшківа 351 48 83

012666



№553/47/10-20 від 16.01.2020 на №01-09/01 від 09.01.2020

Позиція Міністерства інфраструктури України щодо пропозицій

до проекту Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування

| Поточна редакція проекту Положення | Пропозиції | Коментарі Мінінфраструктури |
|--|---|---|
| <p>I. Загальні положення</p> <p>1.3. Статус підприємства залізничного транспорту відноситься виключно до діяльності Підприємств в рамках реалізації експериментального проекту</p> | <p>Пунктом 1.3 проекту тимчасового положення передбачено наділення виключно учасників експериментального проекту статусом підприємств залізничного транспорту. Однак, абзацом чотирнадцятим статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт» визначено, що суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у сфері залізничного транспорту, тобто забезпечують потреби суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо, є підприємствами залізничного транспорту. Відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» накази міністерств приймаються відповідно до Конституції та законів України.</p> <p>Виходячи з наведеного пункт 1.3 проекту тимчасового положення потребує виключення, оскільки він звужує дію статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт»</p> | <p>Частково враховано</p> <p>Пунктом 1.2. проекту Положення визначено термін «підприємства залізничного транспорту-учасники експериментального проекту (Підприємства) – суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у сфері залізничного транспорту, та в рамках експериментального проекту допущені до участі у ньому на визначених наказами Міністерства інфраструктури України діяльностях».</p> <p>Отже, в рамках це Положення врегулює тільки статус учасників експериментального проекту.</p> <p>Водночас, пунктом 1.3 визначається, що цей статус учасники експериментального проекту отримують тільки в частині провадження діяльності, пов'язаної з експериментальним проектом.</p> <p>Водночас, можливо уточнити пункт, виклавши в редакції:</p> <p>«Статус підприємства залізничного транспорту--учасника експериментального проекту відноситься виключно діяльності Підприємств в рамках реалізації експериментального проекту».</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>II. Порядок допуску до участі у експериментальному проєкті та його реалізації</p> | <p>2.2. З метою участі в експериментальному проєкті заявник подає до Комісії:</p> <p>... - інформацію щодо переліку та технічних характеристик приватних локомотивів, які передбачаються до використання в рамках експериментального проєкту, та технічного персоналу, що забезпечуватиме безперерйне функціонування приватних локомотивів;</p> | <p>1. Відповідно до пункту 9.9 розділу 9 Правил технічної експлуатації України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411 (із змінами) на кожний локомотив має вестись технічний паспорт (формуляр), що містить найважливіші технічні і експлуатаційні характеристики.</p> <p>Пунктом 2.1 розділу II Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 р. № 34/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України 15 травня 2013 р. № 883/5), зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 р. за № 381/10661 (далі – Порядок державної реєстрації), передбачено, що нормативно-правовий акт повинен бути ясним, чітким, зрозумілим, стислим і послідовним, а також не містити суперечливих норм права.</p> <p>У зв'язку з означеними вважається за необхідне абзац п'ятий пункту 2.2 проєкту тимчасового положення після слів «які передбачаються до використання в рамках експериментального проєкту» доповнити словами «та зазначених у їх технічних паспортах (формулярах)».</p> <p>2. Також цим же нормативним приписом</p> | <p>Не враховано</p> <p>Придбання локомотивів до підтвердження Комісією підтримки заявки на участь в експериментальному проєкті (в частині узгодження ділянки залізничних колій) спричинить значні ризики суб'єкті господарювання.</p> <p>Тому пропонується під час подання заявки на участь в експериментальному проєкті надати тільки інформацію, які саме локомотиви плануються до придбання та зобов'язання в разі підтвердження заявки надати додатково копії документів, що підтверджують придбання саме таких локомотивів.</p> |
|--|--|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>встановлено необхідність подання інформації щодо технічного персоналу, який забезпечуватиме безперебійне функціонування приватних локомотивів. Однак варто зазначити, що під час проведення аналізу нормативно-правової бази з означеного предмету правового регулювання не встановлено наявності визначення або опису, вимог тощо до технічного персоналу, який забезпечуватиме безперебійне функціонування приватних локомотивів. У зв'язку з необхідністю дотримання вимог пункту 2.1 розділу II Порядку державної реєстрації правова конструкція «технічний персонал, який забезпечуватиме безперебійне функціонування приватних локомотивів» потребує конкретизації (уточнення) в частині переліку інформації та назв посад такого технічного персоналу або введення додатково терміну</p> | <p>Враховано Абзац викладено в редакції: «інформацію щодо переліку та технічних характеристик приватних локомотивів, які передбачаються до використання в рамках експериментального проєкту, та персоналу, що забезпечуватиме безперебійне функціонування приватних локомотивів (машиністи локомотивів та подібні до них працівники)». Це відповідає класу 831 Класифікатору професій (ДК 003:2010), затвердженому наказом Держспоживстандарту України від 28.07.2010 № 327.</p> |
| <p>- документи, що підтверджують фінансову спроможність заявника (річна фінансова звітність заявника або, у випадку неможливості надання річної звітності, інформація щодо залишків грошових коштів у банку, що підтверджується відповідною довідкою банку);</p> | <p>Відповідно до частини першої статті 14 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» підприємства зобов'язані подавати фінансову звітність органам, до сфери управління яких вони належать, трудовим колективам на їх вимогу, власникам (засновникам) відповідно до установчих документів, якщо інше не передбачено згаданим Законом. Підприємства зобов'язані надавати копії фінансової звітності та консолідованої фінансової звітності за занитом юридичних та фізичних</p> | <p>Враховано Абзац викладено в редакції: «документи, що підтверджують фінансову спроможність заявника (копію фінансової звітності заявника за останній календарний рік)»</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>осіб у порядку, передбаченому Законом України «Про доступ до публічної інформації».</p> <p>Таким чином, Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» передбачено виключний перелік суб'єктів, яким підприємство зобов'язано надавати фінансову звітність. Слід також звернути увагу, що згаданим Законом не наведено визначення поняття «річна фінансова звітність», проте статтею 13 встановлено, що звітним періодом для складання фінансової звітності є календарний рік. Тому більш коректним є вживання словосполучення «фінансова звітність за останній календарний рік».</p> <p>Викликає також занепокоєння щодо підтвердження фінансової спроможності заявника на участь у експериментальному проєкті шляхом подання інформації щодо залишків грошових коштів у банку, що підтверджується відповідною довідкою банку, оскільки не зазначено яка мінімальна сума залишку коштів на поточному рахунку вважатиметься Комісією достатньою сумою підтвердження фінансової спроможності заявника на участь у експериментальному проєкті. Тому цю норму слід виключити з тексту пункту 2.2 проєкту тимчасового положення</p> |
| <p>письмову гарантію щодо надання Комісії протягом трьох місяців з моменту прийняття позитивного рішення Комісії щодо участі заявника в експериментальному</p> | <p>Враховано Абзац викладено в редакції: «гарантійний лист щодо надання Комісії протягом трьох місяців з моменту прийняття позитивного</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>проекті належним чином завірених копій документів, визначених в пункті 2.6 цього Положення</p> | <p>зобов'язання, що надаються банками, як підтвердження виконання прийнятих суб'єктом господарювання господарських зобов'язань. Тому у цьому контексті варто використати словосполучення «гарантійний лист», що є звичасм у розумінні статті 7 Цивільного кодексу України та більше відповідатиме правовій формі правочину.</p> | <p>рішення Комісії щодо участі заявника в експериментальному проєкті завірених в установленому порядку суб'єктом господарювання копій документів, визначених в пункті 2.7 цього Положення»</p> |
| <p>2.4. Один заявник може включити в заявку не більше п'яти дільниць.</p> | <p>Пунктом 2.4 проєкту тимчасового положення встановлено, що один заявник може включити в заявку не більше п'яти дільниць. З цього приводу варто зазначити, що такий нормативний припис містить ознаки обмеження господарської діяльності, яке відповідно до статті 31 Господарського кодексу України може визнаватись дискримінацією. Однак дискримінації суб'єктів господарювання може встановлюватись виключно законами. З огляду на зазначене, пункт 2.4 проєкту тимчасового положення слід виключити</p> | <p>Враховано. Пункт 2.4 вилучено</p> |
| <p>2.7. В разі визначення заявника підприємством-учасником експериментального проєкту заявник протягом трьох місяців зобов'язаний подати до Комісії: копії документів щодо приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником, і які відповідають вимогам цього Положення;</p> | <p>Пунктом 2.7 проєкту тимчасового положення визначено, що заявник у разі визначення його учасником експериментального проєкту повинен Комісії копії документів щодо приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником, і які відповідають вимогам цього Положення. Однак не зазначено переліку документів щодо приватних локомотивів, копії яких повинні надаватись учасником експериментального проєкту. З огляду на те, що пунктом 2.2 проєкту тимчасового положення запропоновано надавати Комісії</p> | <p>Враховано Абзац викладено в редакції: «копії документів (технічних паспортів (формулярів) щодо приватних локомотивів, які будуть експлуатуватись заявником, і які відповідають вимогам цього Положення»</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | технічні паспорти (формуляри) на локомотиви та відповідно до вимог абзацу восьмого пункту 2.1 розділу II Порядку державної реєстрації, варто логічно узгодити нормативні приписи пунктів 2.2 та 2.7 проекту тимчасового положення щодо надання копій технічних паспортів (формулярів) на локомотиви, що заявлені на участь у експериментальному проєкті | |
| копії документів про види та дати проведення останніх технічних ремонтів та/або обслуговування приватних локомотивів; копію підписаної керівником Підприємства системи управління безпекою руху Підприємства. | Разом з тим у цьому пункті доцільно виключити абзац четвертий як такий, що суперечить пункту 3 постанови Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 № 1043 «Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування»; | Враховано частково Абзац викладено в редакції: «копію підписаного керівником Підприємства Системного документу щодо забезпечення безпеки руху». Це пов'язано з необхідності безумовного дотримання норм безпеки при реалізації експериментального проєкту. |
| Всі копії документів повинні бути належним чином завірені | Разом з тим у цьому пункті доцільно виключити абзац п'ятий як такий, що дублює нормативні приписи пункту 2.3 проєкту тимчасового положення | Не враховано Пункт 2.3 проєкту стосується копій документів, що подаються заявником відповідно до пункту 2.2 проєкту тимчасового положення. |
| 2.9. Допуск до участі у експериментальному проєкті здійснюється на підставі: 1) затвердженого Міністром інфраструктури України висновку Комісії про відповідність заявника вимогам, визначеним цим Положенням, та можливість участі у експериментальному проєкті; 2) наказу Міністерства інфраструктури України про участь у експериментальному проєкті | Стосовно підпункту 1 пункту 2 проєкту тимчасового положення слово «висновку» необхідно замінити словом «протоколу», оскільки відповідно до абзацу четвертого пункту 2.5 проєкту тимчасового положення Комісія складає протокол за результатами засідання, який містить висновки та обґрунтування щодо визначення заявника підприємством-учасником експериментального проєкту або відмови | Враховано частково Абзац викладено в редакції: «1) затвердженого Міністром інфраструктури України протоколу засідання Комісії, який містить висновки про відповідність заявника вимогам, визначеним цим Положенням, та можливість участі у експериментальному проєкті»; |

| | | |
|--|--|--|
| <p>III. Вимоги до заявників (Підприємств), рухомого складу, їх технічного обслуговування і ремонту, та персоналу</p> | <p>заявнику в участі у експериментальному проєкті</p> | |
| <p>3.1. Приватні локомотиви допускаються для роботи на колях загального користування у разі наявності сертифікату або декларації про відповідність рухомого складу залізничного транспорту, побудованого після 30 грудня 2015 року, вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194, або інших сертифікатів, виданих органами, які признаються в Україні</p> | <p>Задля узгодженості проєкту тимчасового положення з пунктом 3 постанови Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 № 1043 «Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних колях загального користування» у пункті 3.1 проєкту тимчасового положення після слів та цифр «від 30 грудня 2015 року № 1194» слід доповнити словами «(окрім пункту 1б)», що також узгоджуватиметься з вимогами абзацу четвертого пункту 3.3 проєкту тимчасового положення, та усуне подвійне трактування норм права</p> | <p>Враховано. Також відповідно до опрацювання в робочому порядку проєкту тимчасового положення з Державною регуляторною службою, та зважаючи на консультації з іншими суб'єктами господарювання, а також публікацію щодо вказаного пункту проєкту тимчасового положення в інтернет виданні «Центр транспортної стратегії», з метою уникнення подвійного трактування, пункт викладений в такій редакції: «3.1. Приватні локомотиви допускаються для роботи на колях загального користування у разі наявності сертифікату або декларації про відповідність рухомого складу залізничного транспорту вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194 (окрім пункту 1б) – щодо рухомого складу, побудованого після 30 грудня 2015 року, інших сертифікатів відповідності рухомого складу залізничного транспорту, виданих органами з оцінки відповідності, які признаються в Україні – щодо рухомого складу, побудованого до 30 грудня 2015 року».</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>IV. Зобов'язання АТ «Укрзалізниця» в рамках реалізації експериментального проєкта</p> | <p>Слід також звернути увагу на доцільність наявності розділу IV проєкту тимчасового положення, оскільки цим розділом вирішуються питання зобов'язань АТ «Укрзалізниця», що не відносяться до предмету правового регулювання проєкту тимчасового положення (пункт 1). У зв'язку з цим, пропонується розділу IV проєкту тимчасового положення включити та доповнити абзац другий пункту 2.11 проєкту тимчасового положення вимогами щодо договору про доступ до інфраструктури</p> | <p>Враховано. Пункти розділу IV включені до розділу III.</p> |
| | <p>Додатково слід звернути увагу на необхідність дотримання вимог Порядку проведення антикорупційної експертизи, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 18 березня 2015 р. № 383/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 19 березня 2015 р. за № 303/26748, що стосується експертизи антикорупційної експертизи, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 18 березня 2015 р. № 383/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 19 березня 2015 р. за № 303/26748, визначено, що «антикорупційна експертиза нормативно-правових актів державних органів, нормативно-правові акти яких підлягають державній реєстрації, здійснюється під час такої реєстрації».</p> | <p>Порядком проведення антикорупційної експертизи, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 18 березня 2015 р. № 383/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 19 березня 2015 р. за № 303/26748, визначено, що «антикорупційна експертиза нормативно-правових актів державних органів, нормативно-правові акти яких підлягають державній реєстрації, здійснюється під час такої реєстрації».</p> |
| | <p>Додатково слід звернути увагу на можливість розрахунку оплати доступу до колій загального користування відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України</p> | <p>Це вже передбачено в проєкті тимчасового положення: абзац 15 пункту 3.3: «оплату доступу до колій загального користування відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України».</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 340/16356</p> | <p>транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 340/16356»</p> |
|--|--|---|