

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса»

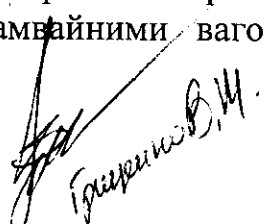
I. Визначення проблеми

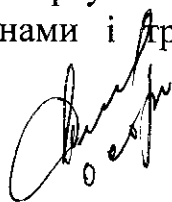
Наразі інвентарний парк рухомого складу міського електричного транспорту України становить 5222 од. трамваїв та тролейбусів, з яких 95% та 70% відповідно вичерпали строк експлуатації і підлягають списанню. Протяжність трамвайної колії становить 1919,1 км, контактної мережі трамвайної і тролейбусної лінії – 4445,8 км. При цьому налічується 689 од. тягових підстанцій.

За результатами щорічного технічного огляду об'єктів міського електричного транспорту 253 од. трамваїв і тролейбусів, 1157,6 км контактної мережі трамвайної і тролейбусної лінії, 406,5 км трамвайної колії та 102 од. тягових підстанцій не відповідають вимогам Правил дорожнього руху та Правил експлуатації трамвая і тролейбуса, (гальма, електричне та пневматичне обладнання), а 594 од. рухомого складу, 39,6 км контактної мережі тролейбуса, 6,4 км трамвайної колії та 5 од. тягових підстанцій перебувають в аварійному стані чи в очікуванні ремонту. Таким чином постійно зростає кількість відмов в роботі трамвайних вагонів і тролейбусів під час їх перебування на лінії (маршруті) та кількість випадків проведення повторного державного технічного огляду об'єктів міського електричного транспорту. Разом з тим постійно зменшується кількість одиниць справного рухомого складу на лінії (маршруті).

Відповідно до положень частини першої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» технічний стан рухомого складу міського електричного транспорту, який працює на маршрутах (лініях), та інших об'єктів міського електричного транспорту повинен відповідати вимогам Правил дорожнього руху, Правил експлуатації трамвая і тролейбуса, а також нормам та стандартам у цій сфері. Частиною другою цієї статті вказаного Закону визначено, що Правила експлуатації трамвая і тролейбуса затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

На сьогодні Правила експлуатації трамвая та тролейбуса затверджено наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870, і не враховують змін, які відбулися впродовж останнього часу як на законодавчому, так і технологічному рівні, зокрема, щодо вимог до сучасних трамваїв і тролейбусів, контактної мережі, системи електропостачання та зв'язку, обладнання і устаткування міського електричного транспорту тощо. Тому, після прийняття цього нормативного документа та з метою забезпечення безпеки експлуатації об'єктів міського електричного транспорту в технічно справному стані та пасажироперевезень трамвайними вагонами і тролейбусами (в залежності від умов праці та


Григоренко В.М.



Заступник директора Департаменту
інфраструктурного розвитку дорожнього
ринок та об'єктів міського перевезення

експлуатації), підприємствами під час розроблення власних нормативно-технічних документів буде враховуватись положення цих Правил.

Основними показниками зазначених змін є експлуатація на маршрутах (лініях) багатьох міст нових трамвайних вагонів і тролейбусів з низьким рівнем підлоги для перевезення людей з інвалідністю та оснащенням сучасним електронним обладнанням для заощадження споживання тягової електроенергії.

Крім того, цей рухомий склад обладнаний сигнальними кнопками та відкидним пандусом для заїзду інвалідної коляски на спеціально пристосоване місце з пасками безпеки для їх фіксації під час руху. Салон рухомого складу обладнаний інформаційними моніторами та табло з біжучим рядком, а система опалення салону – повітряними калориферами, мікроклімат кабіни водія забезпечується кондиціонером.

Безпеку руху рухомого складу забезпечують електронні системи контролю та керування, а також зовнішні і внутрішні камери відеоспостереження та дзеркала зовнішнього огляду з електропідігрівом.

Для будівництва трамвайної колії традиційно застосовується класична шпальна технологія. Проте, наразі впроваджується сучасне безшумне блочне влаштування колії, що дозволяє знизити гучність вібрації, виключити руйнівний вплив на прилеглу частину дорожнього полотна та інше.

У зв'язку з вищевикладеним та відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, підготовлено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса» (далі – Правила).

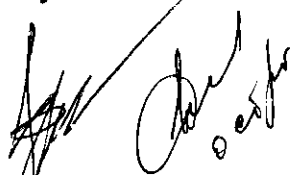
Реалізація наказу вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкт господарювання	+	
у тому числі суб'єктів малого підприємництва		

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є встановлення вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами і тролейбусами, з метою дотримання безпеки під час їх експлуатації.

Прийняття наказу дасть змогу досягти таких цілей державного регулювання:



- підвищити безпеку пасажироперевезень міським електричним транспортом;
- забезпечити експлуатацію технічно справного рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж та тягових підстанцій у процесі перевезення пасажирів міським електричним транспортом;
- підвищити якість та комфорт надання транспортних послуг з пасажироперевезень міським електричним транспортом.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	На сьогодні діють Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, які затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870. Залишення ситуації без змін призведе до невиконання вимог частин першої та другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та не дасть змоги досягнути цілі державного регулювання в частині встановлення вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамваями і тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств міського електротранспорту та їх працівників
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Прийняття наказу відповідатиме вимогам законодавства та дасть змогу вирішити питання щодо встановлення вимог до експлуатації нового рухомого складу міського електричного транспорту, організації руху та роботи підприємств галузі

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття зазначеного нормативного акта, є неприйнятими, оскільки розв'язання порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.
Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж, тягових підстанцій та комфорту пасажирів під час перевезення міським електричним транспортом
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Реалізація державної політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті), та інших об'єктів міського електричного транспорту	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зниження якості послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, безпеки пасажирських перевезень	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, які виконують процеси, пов'язані з перевезенням пасажирів міським електричним транспортом

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	40	X	X	X	40
Питома вага групи за загальною кількістю, відсотків	100	X	X	X	100
Вид альтернативи	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні			Підвищення ризику безпеки в процесі пасажирських перевезень міським електричним транспортом, недотримання сучасних вимог до експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, що може призвести до нещасних випадків, низька якість послуг з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами, неефективне використання праці персоналу під час	

		виконання оглядів і ремонту
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Установлення сучасних вимог до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, що сприятиме зменшенню збитків комунальних підприємств, пов'язаних з аварійністю об'єктів міського електричного транспорту	Додаткових витрат не очікується. У зв'язку з цим розрахунок Витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, згідно з Додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився

Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус) функціонує в 35 містах України. До складу міського електричного транспорту входять 40 комунальних підприємств, які належать до сфери управління відповідних органів місцевого самоврядування.

Інвентарний парк трамваїв і тролейбусів становить 5222 од., протяжність контактної мережі – 4445,8 км, трамвайної колії – 1919,1 км, кількість тягових підстанцій – 689 од.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	-
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії	-

регуляторного акта»)

Показники витрат згідно із статистичними даними підприємств міського електричного транспорту України.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>1</p>	<p>На сьогодні діють Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870. Залишення ситуації без змін призведе до невиконання вимог частин першої та другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та не дасть змоги досягти цілі державного регулювання в частині вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамваями і тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств міського електротранспорту та їх працівників</p>
<p>Альтернатива 2.</p>		<p>Прийняття наказу дасть</p>

Прийняття наказу	3	зможу встановити сучасні вимоги до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, створить умови для недопущення до експлуатації тих об'єктів, технічний стан яких не відповідає вимогам Правил, та підвищити якість транспортних послуг	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Для держави: відсутні Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання: відсутні	Для держави: зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж, тягових підстанцій та комфорту пасажирів під час перевезення міським електричним транспортом. Для громадян: зниження якості послуг перевезення пасажирів міським	Не вирішує проблеми

		<p>електричним транспортом, безпеки перевезення.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: підвищення ризику небезпеки під час пасажирських перевезень міським електричним транспортом, недотримання сучасних вимог до експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, низька якість і комфорт пасажирів під час їх перебування в трамваї та тролейбусі, що може призвести до зменшення пасажиропотоку</p>	
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу</p>	<p>Для держави: реалізація державної політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті), та інших об'єктів міського електричного</p>	<p>Для держави: додаткових витрат не очікується.</p> <p>Для громадян: додаткових витрат не очікується.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: не очікується.</p>	<p>Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених основних цілей</p>

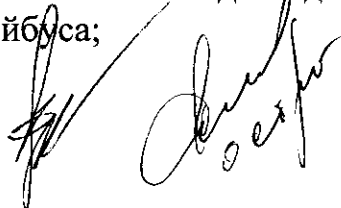
	<p>транспорту. Для громадян: підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, покращення безпеки пасажирських перевезень.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: зменшення збитків комунальних підприємств, пов'язаних з аварійністю об'єктів міського електричного транспорту, завдяки встановленню сучасних вимог до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту</p>	<p>Додаткових витрат не очікується</p>	
--	---	--	--

Оцінка ризиків зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не здійснюється, оскільки такі чинники відсутні.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є затвердження наказом Міністерства інфраструктури України Правил експлуатації трамвая і тролейбуса.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:
ознайомити відповідальний персонал із Правилами експлуатації трамвая і тролейбуса;



розробити і затвердити положення, інструкції, інші акти з ремонту, експлуатації трамвайних вагонів і тролейбусів, контактної мережі, трамвайної колії та тягових підстанцій, що діють у межах підприємств міського електричного транспорту;

встановити вимоги до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами та тролейбусами;

встановити вимоги до організації руху рухомого складу міського електричного транспорту і роботи підприємств та їх працівників.

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме встановленню сучасних вимог до технічного стану трамвайних вагонів і тролейбусів, контактної мережі, трамвайних колій та тягових підстанцій, забезпечити належний рівень безпеки перевезень пасажирів, сталих надходжень до державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

Витрати на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади не передбачаються. Тому розрахунок Бюджетних витрат на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва згідно з додатком 3 та розрахунок Тесту малого підприємництва (М-Тест) згідно з Додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводилися.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Строк набрання чинності регуляторним актом – відповідно до законодавства після його офіційного оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта	Дія проекту наказу поширюється на 40 суб'єктів господарювання
Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або громадянами, пов'язані з виконанням вимог акта	Не передбачається

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або громадян	Середній. Проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України
Розмір надходження до державного та місцевого бюджетів	Не прогнозується

Прогнозні показники результативності регуляторного акта:
 зменшення кількості відмов в роботі трамвайних вагонів і тролейбусів під час їх перебування на лінії (маршруті);
 збільшення кількості справного рухомого складу на лінії (маршруті);
 зменшення кількості випадків проведення повторного державного технічного огляду об'єктів міського електричного транспорту.

Дія акта поширюється на всі експлуатаційні та ремонтні підприємства міського електричного транспорту, незалежно від форм власності та видів діяльності.

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

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися через 1 рік після набрання чинності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися через 2 роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Для проведення відстеження результативності дії регуляторного акта буде використовуватись статистичний метод шляхом аналізу даних, що надаються суб'єктами підприємництва у сфері міського електричного транспорту органам державної влади в межах їх компетенції.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«___» _____ 20__ р.

