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 відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» направляє на погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252» (далі – проєкт постанови).

Додатки: 1. Проєкт постанови на 5 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 30 арк. в 1 прим.
3. Порівняльна таблиця на 9 арк. в 1 прим.
4. Пояснювальна записка до проєкту постанови на 3 арк. в 1 прим.

Міністр Владислав КРИКЛІЙ

418881

Кармазін Павло 351 48 66

№212/47/14-21 від 27.01.2021

Повідомлення про оприлюднення проєкту постанови Кабінету Міністрів України

Поділитись сторінкою

«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252»

27 Січня 2021, 09:55

Оголошення | Регуляторна діяльність | Повідомлення про оприлюднення

Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252» (далі - постанова) розроблена на виконання 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 жовтня 2017 р. № 1106.

Метою прийняття постанови є приведення законодавства України та відповідних процесів у відповідність до директив та регламентів ЄС, імплементувати які Україна зобов'язана до 31.10.2022 року, та створення більш сприятливих умов для забезпечення дотримання прав користувачів залізничного транспорту, покращення якості і ефективності транспортних залізничних послуг, що у подальшому дозволить збільшити частку залізничного транспорту у порівнянні з іншими транспортними засобами.

Зауваження та пропозиції до проекту постанови від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань слід надсилати на адресу: yar.kavenko@mtu.gov.ua, Директорат залізничного транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14.

Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252»

Зміни, що вносяться до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252

Пояснювальна записка

Порівняльна таблиця

Аналіз регуляторного впливу

За галузями

Автомобільний та міський транспорт
Дорожнє господарство
Залізничний транспорт
Водний транспорт
Авіатранспорт
Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті
Аналітика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність
Закупівлі
Інформаційні технології
Міжнародні зв'язки
Інфраструктурні проекти
Послуги

Порівняльна таблиця
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 року № 252	
Відповідно до статті 22 Закону України «Про захист прав споживачів» та статті 3 Закону України «Про залізничний транспорт» Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:	Відповідно до статті 20 Закону України «Про захист прав споживачів» та статті 3 Закону України «Про залізничний транспорт» Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:
Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом	
Загальні положення	**Загальні положення**
1. Цей Порядок визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (далі - АТ «Укрзалізниця») та у вагонах інших суб'єктів господарювання, і є обов'язковим для **підприємств, установ і організацій** незалежно від форми власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, та громадян.	1. Цей Порядок визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (далі - АТ «Укрзалізниця») та у вагонах інших суб'єктів господарювання, і є обов'язковим для **суб'єктів господарювання** незалежно від форми власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, та громадян.
5. Суб'єкти господарювання повинні мати~~:~~ ~~для перевезення пасажирів — рухомий склад (вагони, локомотиви, моторвагонний рухомий склад, дизель-поїзди, автомотриси тощо);~~	5. Суб'єкти господарювання повинні мати **відповідну матеріально-технічну базу відповідно до пунктів 5^1-5^3 цього Порядку**. 5^1. Суб'єкт господарювання, що здійснює перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу (далі – Перевізник), повинен мати:

~~для обслуговування пасажирів – приміщення для продажу проїзного документу, зали чекання, обладнані згідно з установленими нормами, камери схову, багажні і вантажобагажні сховища, службові приміщення, кімнати для тривалого відпочинку пасажирів, а також технічні засоби для продажу проїзних документів, зберігання ручної поклажі, завантаження та розвантаження вагонів, спеціальне обладнання для безперешкодного користування послугами залізничного транспорту осіб з інвалідністю та громадян з дітьми.~~ ~~На вузлових станціях суб'єкт господарювання повинен мати у випадках, передбачених Правилами, кімнати для тривалого відпочинку пасажирів, кімнати матері та дитини.~~	рухомий склад (вагони пасажирські, локомотиви, моторвагонний рухомий склад, дизель-поїзди, автомотриси тощо); технічні засоби: для продажу проїзних/перевізних документів; прийому та видачі багажу, вантажобагажу у вагон та з вагона; для завантаження та розвантаження багажних вагонів, вагонів для перевезення автомобілів; спеціальне обладнання для забезпечення посадки висадки осіб з інвалідністю; приміщення для прийому, видачі та зберігання багажу, вантажобагажу. 5[2]. Суб'єкт господарювання, що надає послуги, пов'язані з обслуговуванням пасажирів (далі – Надавач послуг), повинен мати: зали очікування, обладнані згідно з установленими нормами; камери схову для зберігання ручної поклажі; службові приміщення; кімнати для тривалого відпочинку пасажирів; спеціальне обладнання для безперешкодного користування послугами залізничного транспорту особами з інвалідністю, які використовують технічні або інші засоби реабілітації та пасажирів з дітьми; інші приміщення та обладнання, необхідні для надання послуг, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів; технічні засоби для продажу проїзних/перевізних документів. 5[3]. На вузлових станціях Перевізники та Надавачі послуг повинні мати у випадках, передбачених Правилами, кімнати для тривалого відпочинку пасажирів, кімнати матері та дитини.
6. ~~Суб'єкти господарювання, які займаються перевезенням та обслуговуванням пасажирів, повинні забезпечити:~~ ~~Суб'єкти господарювання, які займаються перевезенням та обслуговуванням пасажирів, повинні забезпечити:~~ ~~продаж на вимогу громадян проїзних документів на поїзди, в яких є вільні місця, до будь-якої станції призначення, де поїзд~~	6. Суб'єкти господарювання повинні забезпечити: дотримання вимог охорони праці та збереження навколишнього природнього середовища; роботу квиткових кас на вокзалах за встановленим режимом роботи; продаж на вимогу громадян проїзних документів на поїзди, в яких є вільні місця, до будь-якої станції призначення, де поїзд зупиняється;

~~зупиняється, та прийом багажу до перевезення до будь-якої станції, відкритої для багажних операцій;~~ ~~перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу за розкладом руху поїздів між усіма станціями, відкритими для цих операцій;~~ ~~перевезення до місця роботи та з місця роботи працівників робочих змін, які проживають у приміській зоні* , а працюють у містах Києві, Сімферополі, Севастополі, обласних центрах та містах обласного підпорядкування;~~ ~~відповідність виробничих приміщень, будівель та рухомого складу чинному законодавству, а також іншим нормативним документам щодо їх експлуатації;~~ ~~надання користувачам безплатно інформації про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах;~~ ~~роботу квиткових кас та інших об'єктів обслуговування пасажирів за встановленим режимом роботи;~~ ~~видачу пасажирам за окрему плату, що справляється згідно з пунктом 63 цього Порядку, комплекту постільної білизни у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) та вагонів з місцями для сидіння 3-го, 2-го та 1-го класу);~~ ~~своєчасне доведення до пасажирів та зустрічаючих громадян інформації про запізнення, зміну колії прибуття чи відправлення поїзда та розташування вагонів у ньому;~~ ~~надання пасажирам приміщень для очікування поїзда згідно з установленими нормами;~~ ~~можливість перевезення організованих груп пасажирів;~~ ~~можливість пасажирам робити зупинки та відновлювати поїздку, змінювати маршрут та умови проїзду на шляху прямування; оголошення зупинок через радіооповіщувальну~~	переоформлення проїзного документа на поїзд, який відходить раніше зазначеного у проїзному документі; поновлення проїзних документів у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням; відновлення дійсності проїзного документа, крім плацкарти, у разі запізнення пасажира на поїзд у межах встановленого часу та інших випадках, передбачених Правилами; надання користувачам безплатно інформації про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах; повне або часткове повернення платежів у разі відмови від поїздки на умовах, встановлених Правилами; продаж абонементних квитків (повних, пільгових, дитячих, студентських та квитків вихідного дня) на поїзди приміського сполучення; контроль правильного використання засобів залізничного транспорту і дотримання цього Порядку та Правил; надання пільг особам, які мають на це право згідно із законодавством України; заміну проїзних документів чи повне повернення їх вартості у разі виявлення будь-яких неточностей у їх оформленні з вини суб'єкта господарювання; обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті. 6^1. Перевізник має забезпечити: прийом багажу до перевезення до будь-якої станції, відкритої для багажних операцій; оголошення зупинок та правил проїзду через радіооповіщувальну мережу приміського поїзда; відповідність рухомого складу вимогам чинного законодавства та інших нормативних документів щодо його експлуатації; перевезення до місця роботи та з місця роботи працівників робочих змін, які проживають у приміській зоні*, а працюють у містах Києві, Сімферополі, Севастополі, обласних центрах та містах обласного підпорядкування;

~~мережу приміського поїзда та правил проїзду;~~ ~~переоформлення проїзного документу на поїзд, який відходить раніше зазначеного у проїзному документі;~~ ~~поновлення проїзних документів у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням; відновлення дійсності проїзного документу, крім плацкарти, у разі запізнення пасажира на поїзд у межах встановленого часу та інших випадках, передбачених Правилами;~~ ~~можливість перевезення ручної поклажі пасажирів згідно з установленими нормами;~~ ~~можливість перевідправлення багажу за заявою пасажира;~~ ~~надання пільг особам, які мають на це право згідно із законодавством України;~~ ~~безпеку пасажирів у користуванні залізничним транспортом;~~ ~~продаж абонементних квитків (повних, пільгових, дитячих, студентських та квитків вихідного дня) на поїзди приміського сполучення;~~ ~~контроль правильного використання засобів залізничного транспорту і дотримання цього Порядку та Правил;~~ ~~повне або часткове повернення платежів у разі відмови від поїздки чи перевезення багажу на умовах, встановлених Правилами;~~ ~~схоронність ручної поклажі пасажирів у камерах схову;~~ ~~схоронність багажу та вантажобагажу в сховищах та під час перевезень;~~ ~~обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті;~~ ~~заміну проїзних документів чи повне повернення їх вартості у разі виявлення будь-яких неточностей у їх оформленні з вини АТ «Укрзалізниця»;~~ ~~забезпечення пасажирів під час поїздки питною водою.~~	забезпечення безпеки руху, збереження багажу та вантажобагажу у сховищах та під час перевезення; дотримання санітарно-гігієнічних норм у рухомому складі; повне або часткове повернення платежів у разі відмови від перевезення багажу на умовах, встановлених Правилами; видачу пасажирам за окрему плату, що справляється згідно з пунктом 63 цього Порядку, комплекту постільної білизни у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) та вагонів з місцями для сидіння 3-го, 2-го та 1-го класу); інформування пасажирів, під час здійснення поїздки щодо: послуг які надаються у поїзді (вагоні); зупинок по маршруту прямування поїзда (вагона); щодо запізнень поїзда; можливість перевезення організованих груп пасажирів; можливість пасажирам робити зупинки та відновлювати поїздку, змінювати маршрут та умови проїзду на шляху прямування; можливість перевідправлення багажу за заявою пасажира; можливість перевезення ручної поклажі пасажирів згідно з установленими нормами; безпеку пасажирів у користуванні залізничним транспортом; забезпечення пасажирів під час поїздки питною водою. * Приміська зона для залізничних перевезень встановлюється АТ «Укрзалізниця» (регіональними філіями/філіями) за погодженням з обласними, Київською і Севастопольською міськими державними адміністраціями. 6^2. Надавач послуг повинен забезпечити: відповідність будівель, виробничих приміщень та приміщень, призначених для обслуговування пасажирів вимогам чинного законодавства та інших нормативних документів щодо їх експлуатації; роботу об'єктів, пов'язаних з обслуговування пасажирів, за встановленим режимом роботи;

	своєчасне доведення до пасажирів та зустрічаючих громадян інформації про запізнення, щодо основних пунктів пересадки, зміну колії прибуття чи відправлення поїзда та розташування вагонів у ньому; надання пасажирам приміщень для очікування поїзда згідно з установленими нормами; оголошення правил проїзду; схоронність ручної поклажі пасажирів у камерах схову; у разі потреби, надання безкоштовної допомоги пасажирам з обмеженою мобільністю для безперешкодного доступу до інфраструктури (при переміщенні територією станції, вокзалу, до/з пасажирських платформ, рухомого складу); умови та порядок надання допомоги пасажирам з обмеженою мобільністю; роботу квиткових кас та інших об'єктів обслуговування пасажирів на вокзалах за встановленим режимом роботи. 6[3]. Перевізники та Надавачі послуг визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів та обслуговування пасажирів на вокзалах відповідно. Перевізники та Надавачі послуг впроваджують систему управління якістю для підтримки якості послуг. Основні стандарти якості послуг повинні включати положення про: продаж квитків та надання інформації про порядок, умови перевезення та надання послуг; забезпечення виконання графіку руху; своєчасність надання послуг і загальні принципи дій у разі виявлення порушень при наданні послуг; порядок та умови надання допомоги пасажиру у разі запізнення поїзда з вини Перевізника; дотримання санітарно-гігієнічних та технічних норм на вокзалах та поїздах; вивчення рівня задоволеності пасажирів; порядок, умови обробки скарг, надання компенсацій та відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг; безкоштовну допомогу;

	доступ для осіб з інвалідністю та пасажирів з обмеженою мобільністю до вокзалів, платформ, рухомого складу поїздів й іншого обладнання, призначеного для обслуговування пасажирів; необхідну допомогу на вокзалах та у поїзді, у тому числі пов'язану з посадкою та/чи виходом в/з поїзд/у; умови та порядок надання допомоги пасажирам-особам з інвалідністю та пасажирам з обмеженою мобільністю. Перевізник та Надавач послуг щорічно на власних вебсайтах оприлюднюють звіти стосовно дотримання норм якості надання послуг, які, зокрема, включають інформацію про кількість і види отриманих звернень, строк надання відповіді і заходи, вжиті для покращення ситуації.
14. У всіх випадках повернення проїзних документів **пасажир**, крім випадків, які сталися з вини **АТ «Укрзалізниця»**, вносить плату за послуги. Кошти, сплачені за послуги, пов'язані з резервуванням місць і продажем проїзних документів, не повертаються, за винятком випадків, коли повернення здійснюється з вини **АТ «Укрзалізниця»**. У разі повернення проїзних документів з вини АТ «Укрзалізниця» пасажиру повертаються в повному обсязі кошти, сплачені ним під час придбання проїзного документа, в тому числі за послуги, пов'язані з резервуванням місць.	14. У всіх випадках повернення проїзних документів, крім випадків, які сталися з вини **суб'єкта господарювання, який здійснював оформлення такого документа, пасажир** вносить плату за послуги. Кошти, сплачені за послуги, пов'язані з резервуванням місць і продажем проїзних документів, не повертаються, за винятком випадків, коли повернення **виконується з вини суб'єкта господарювання, який здійснював оформлення.** У разі повернення проїзних документів, помилка в оформленні яких сталася з вини **суб'єкта господарювання,** пасажиру повертаються в повному обсязі кошти, сплачені ним під час придбання проїзного документа, в тому числі за послуги, пов'язані з резервуванням місць.
15. Квиткові каси станцій і зупиночних пунктів, які відкриті для продажу проїзних документів, на поїзди внутрішнього та міжнародного сполучення, здійснюють оформлення проїзних документів від/до станцій і зупиночних пунктів, розташованих за маршрутом прямування поїздів, що зупиняються на цих станціях і зупиночних пунктах. Продаж проїзних документів, як правило, розпочинається за 45 діб до	15. Квиткові каси станцій і зупиночних пунктів, які відкриті для продажу проїзних документів, на поїзди внутрішнього та міжнародного сполучення, здійснюють оформлення проїзних документів від/до станцій і зупиночних пунктів, розташованих за маршрутом прямування поїздів, що зупиняються на цих станціях і зупиночних пунктах. Продаж проїзних документів, як правило, розпочинається за 45 діб до відходу поїзда. Час закінчення продажу проїзних документів до відходу поїзда встановлюють **суб'єкти**

відходу поїзда. Час закінчення продажу проїзних документів до відходу поїзда встановлює **АТ «Укрзалізниця»** виходячи з місцевих умов і з урахуванням часу на безпечний прохід пасажирів від каси до поїзда.	**господарювання** виходячи з місцевих умов і з урахуванням часу на безпечний прохід пасажирів від каси до поїзда.
16. Графік роботи квиткових кас встановлюється суб'єктами господарювання залежно від розкладу руху поїздів і місцевих умов із забезпеченням безперебійного оформлення проїзних документів. Графік роботи кас розміщується безпосередньо над вікном каси чи поблизу нього. У разі непланового припинення роботи каси та іншого об'єкта обслуговування пасажирів суб'єкт господарювання повинен завчасно повідомляти про це пасажирів. Таке припинення не повинно переривати процес обслуговування пасажирів.	16. Графік роботи квиткових кас встановлюється суб'єктами господарювання, **які надають послуги продажу проїзних документів,** залежно від розкладу руху поїздів і місцевих умов із забезпеченням безперебійного оформлення проїзних документів. Графік роботи кас розміщується безпосередньо над вікном каси чи поблизу нього. У разі непланового припинення роботи каси та іншого об'єкта обслуговування пасажирів суб'єкт господарювання**, який надає послуги продажу проїзних документів,** повинен завчасно повідомляти про це пасажирів. Таке припинення не повинно переривати процес обслуговування пасажирів.
17. Час роботи камер схову встановлюється суб'єктом господарювання залежно від розкладу руху поїздів і місцевих умов.	17. Час роботи камер схову встановлюється **Надавачем послуг** залежно від розкладу руху поїздів і місцевих умов.
34. Суб'єкти господарювання на вокзалах можуть запроваджувати, за погодженням з місцевими державними адміністраціями, платний вхід до залів чекання та інших приміщень вокзалів для осіб, які не мають проїзних документів. Конкретні умови запровадження платного входу встановлюються Правилами.	34. **Надавачі послуг** на вокзалах можуть запроваджувати, за погодженням з місцевими державними адміністраціями, платний вхід до залів чекання та інших приміщень вокзалів для осіб, які не мають проїзних документів. Конкретні умови запровадження платного входу встановлюються Правилами.
35. Всередині вокзалу або в безпосередній близькості від вокзалу (пасажирської платформи) суб'єкт господарювання повинен забезпечити функціонування санітарних вузлів для безплатного користування пасажирів.	35. Всередині вокзалу або в безпосередній близькості від вокзалу (пасажирської платформи) **Надавач послуг** повинен забезпечити функціонування санітарних вузлів для безплатного користування пасажирів.
40. Прийом багажу та вантажобагажу здійснюється безпосередньо на станціях, вокзалах у порядку, встановленому Правилами. Після прийому багажу чи	40. Прийом багажу та вантажобагажу здійснюється безпосередньо на станціях, вокзалах у порядку, встановленому Правилами. Після прийому багажу чи вантажобагажу **Перевізник** повинен видати відправнику перевізний документ.

вантажобагажу суб'єкт господарювання повинен видати відправнику перевізний документ.	
45. АТ «Укрзалізниця» не відповідає перед власником (володільцем) багажу за пошкодження або незадовільний стан продуктів, що швидко псуються, предметів, що б'ються, та крихких, що містяться серед інших предметів багажу, а також окремо запакованих предметів, що б'ються (скло, фарфор, телевізори, приймачі), якщо при цьому відсутні будь-які зовнішні пошкодження упаковки, крім випадків, передбачених Правилами.	45. **Перевізник** не відповідає перед власником (володільцем) багажу за пошкодження або незадовільний стан продуктів, що швидко псуються, предметів, що б'ються, та крихких, що містяться серед інших предметів багажу, а також окремо запакованих предметів, що б'ються (скло, фарфор, телевізори, приймачі), якщо при цьому відсутні будь-які зовнішні пошкодження упаковки, крім випадків, передбачених Правилами.
50. У приміщеннях вокзалів на станціях пасажирам та громадянам повинна надаватись візуальна інформація щодо: розкладу руху пасажирських поїздів, вартості проїзду та перевезення багажу і вантажобагажу від станції відправлення до станцій, потік пасажирів до яких є найбільшим; правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу; графіка роботи і спеціалізації квиткових, багажних кас, камер схову, багажних, вантажобагажних сховищ, зберігання ручної поклажі; послуг, які надаються на вокзалі (станції) та їх вартості; розміщення вокзальних приміщень; місця знаходження книги скарг, заяв та пропозицій, місця та годин прийому пасажирів посадовими особами вокзалу; адрес та телефонів організацій, яким вокзал (станція) підпорядковані, місцевих органів виконавчої влади, які здійснюють захист прав споживачів.	50. Пасажирам повинна надаватись інформація усіма доступними засобами, у тому числі візуальна, у приміщеннях вокзалів на станціях, щодо: розкладу руху пасажирських поїздів, вартості проїзду та перевезення багажу і вантажобагажу від станції відправлення до станцій, потік пасажирів до яких є найбільшим; правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу; графіка роботи і спеціалізації квиткових, багажних кас, камер схову, багажних, вантажобагажних сховищ, зберігання ручної поклажі; послуг, які надаються на вокзалі (станції) та їх вартості; розміщення вокзальних приміщень; місця знаходження книги скарг, заяв та пропозицій, місця та годин прийому пасажирів посадовими особами вокзалу; адрес та телефонів суб'єктів господарювання, яким вокзал (станція) підпорядковані, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державного контролю за додержанням законодавства про захист прав споживачів, та структурного підрозділу з питань захисту прав споживачів органу місцевого самоврядування; доступності і правил користування для пасажирів з велосипедами. Особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, повинна надаватись інформація щодо порядку отримання допомоги під час користування послугами залізничного транспорту для таких осіб.

65. **АТ «Укрзалізниця»** має право відмовити пасажиру в перевезенні його особисто та його багажу або висадити пасажира з поїзда у таких випадках:	65. **Перевізник** має право відмовити пасажиру в перевезенні його особисто та його багажу або висадити пасажира з поїзда у таких випадках:
72. На кожній станції та в пасажирському поїзді ведеться книга скарг, заяв та пропозицій, аркуші якої повинні бути пронумеровані, прошнуровані і скріплені печаткою керівника суб'єкта господарювання. **На підприємствах**, де обслуговування пасажирів здійснюється в різних, розташованих на великих відстанях приміщеннях, таких книг має бути кілька. При цьому на доступних для огляду місцях повинні бути розміщені оголошення про місце знаходження книги скарг. Порядок видачі книги та реагування посадових осіб на зроблені в ній записи встановлюється Правилами.	72. На кожній станції та в пасажирському поїзді ведеться книга скарг, заяв та пропозицій, аркуші якої повинні бути пронумеровані, прошнуровані і скріплені печаткою керівника **відповідного** суб'єкта господарювання, **залежно від місця здійснення діяльності. На залізничних вокзалах**, де обслуговування пасажирів здійснюється в різних, розташованих на великих відстанях приміщеннях, таких книг має бути кілька. При цьому на доступних для огляду місцях повинні бути розміщені оголошення про місце знаходження книги скарг. Порядок видачі книги та реагування посадових осіб на зроблені в ній записи встановлюється Правилами.
75. Пасажири та інші користувачі послуг несуть відповідальність перед надавачами послуг за пошкодження рухомого складу, обладнання вагонів та майна інших користувачів послуг, а також за невиконання пункту 42 цього Порядку згідно з чинним законодавством України.	75. Пасажири та інші користувачі послуг несуть відповідальність перед **суб'єктами господарювання** за пошкодження рухомого складу, обладнання вагонів, **майна Надавача послуг, пасажирів та інших осіб**, а також за невиконання пункту 42 цього Порядку згідно із законодавством України. **Виключенням є випадки, коли пасажир або інший користувач послуг доведе, що по ушкодження були спричинені обставинами, що він не міг уникнути і наслідків яких він не міг передбачити.**

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

«27» січня 2021 р.

Проєкт

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від _____ р. № _____
Київ

Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

Внести до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» (Офіційний вісник України, 1997 р., число 12, с. 167; 1999 р., № 42, ст. 2096; 2002 р., № 34, ст. 1588, № 37, ст. 1736; 2007 р., № 41, ст. 1618, № 87 ст. 3196; 2009 р., № 11, ст. 325; 2013 р., № 22, ст. 741, 2020 р., № 16, ст. 623), зміни, що додаються.

Прем'єр-міністр України **Д. ШМИГАЛЬ**

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від _____ 2020 р. № _____

ЗМІНИ,
що вносяться до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252

1. У вступній частині постанови цифру «22» замінити цифрою «20».

2. У Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, затвердженому зазначеною постановою:

1) у пункті 1 слова «підприємств, установ і організацій» замінити словами «суб'єктів господарювання»;

2) пункт 5 викласти в такій редакції:

«5. Суб'єкт господарювання, що здійснює перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу (далі – Перевізник), повинен мати:

рухомий склад (вагони пасажирські, локомотиви, моторвагонний рухомий склад, дизель-поїзди, автомотриси тощо);

технічні засоби:

для продажу проїзних/перевізних документів;

прийому та видачі багажу, вантажобагажу у вагон та з вагона;

для завантаження та розвантаження багажних вагонів, вагонів для перевезення автомобілів;

спеціальне обладнання для забезпечення посадки висадки осіб з інвалідністю;

приміщення для прийому, видачі та зберігання багажу, вантажобагажу.»;

3) доповнити Порядок пунктами 5^1 і 5^2 такого змісту:

«5^1. Суб'єкт господарювання, що надає послуги, пов'язані з обслуговуванням пасажирів (далі – Надавач послуг), повинен мати:

зали очікування, обладнані згідно з установленими нормами;

камери схову для зберігання ручної поклажі;

службові приміщення;

кімнати для тривалого відпочинку пасажирів;

спеціальне обладнання для безперешкодного користування послугами залізничного транспорту особами з інвалідністю, які використовують технічні або інші засоби реабілітації та пасажирів з дітьми;

інші приміщення та обладнання, необхідні для надання послуг, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів;

технічні засоби для продажу проїзних/перевізних документів.

5^2. На вузлових станціях Перевізники та Надавачі послуг повинні мати у випадках, передбачених Правилами, кімнати для тривалого відпочинку пасажирів, кімнати матері та дитини.»;

4) пункт 6 викласти у такій редакції:

«6. Суб'єкти господарювання повинні забезпечити:

дотримання вимог охорони праці та збереження навколишнього природнього середовища;

роботу квиткових кас на вокзалах за встановленим режимом роботи;

продаж на вимогу громадян проїзних документів на поїзди, в яких є вільні місця, до будь-якої станції призначення, де поїзд зупиняється;

переоформлення проїзного документа на поїзд, який відходить раніше зазначеного у проїзному документі;

поновлення проїзних документів у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням;

відновлення дійсності проїзного документа, крім плацкарти, у разі запізнення пасажира на поїзд у межах встановленого часу та інших випадках, передбачених Правилами;

надання користувачам безплатно інформації про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах;

повне або часткове повернення платежів у разі відмови від поїздки на умовах, встановлених Правилами;

продаж абонементних квитків (повних, пільгових, дитячих, студентських та квитків вихідного дня) на поїзди приміського сполучення;

контроль правильного використання засобів залізничного транспорту і дотримання цього Порядку та Правил;

надання пільг особам, які мають на це право згідно із законодавством України;

заміну проїзних документів чи повне повернення їх вартості у разі виявлення будь-яких неточностей у їх оформленні з вини суб'єкта господарювання;

обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті.»;

5) доповнити Порядок пунктами 6^1, 6^2 і 6^3 такого змісту:

«6^1. Перевізник має забезпечити:

прийом багажу до перевезення до будь-якої станції, відкритої для багажних операцій;

оголошення зупинок та правил проїзду через радіооповіщувальну мережу приміського поїзда;

відповідність рухомого складу вимогам чинного законодавства та інших нормативних документів щодо його експлуатації;

перевезення до місця роботи та з місця роботи працівників робочих змін, які проживають у приміській зоні*, а працюють у містах Києві, Сімферополі, Севастополі, обласних центрах та містах обласного підпорядкування;

забезпечення безпеки руху, збереження багажу та вантажобагажу у сховищах та під час перевезення;

дотримання санітарно-гігієнічних норм у рухомому складі;

повне або часткове повернення платежів у разі відмови від перевезення багажу на умовах, встановлених Правилами;

видачу пасажирам за окрему плату, що справляється згідно з пунктом 63 цього Порядку, комплекту постільної білизни у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) та вагонів з місцями для сидіння 3-го, 2-го та 1-го класу);

інформування пасажирів, під час здійснення поїздки щодо:

послуг які надаються у поїзді (вагоні);

зупинок по маршруту прямування поїзда (вагона);

щодо запізнень поїзда;

можливість перевезення організованих груп пасажирів;

можливість пасажирам робити зупинки та відновлювати поїздку, змінювати маршрут та умови проїзду на шляху прямування;

можливість перевідправлення багажу за заявою пасажира;

можливість перевезення ручної поклажі пасажирів згідно з установленими нормами;

безпеку пасажирів у користуванні залізничним транспортом;

забезпечення пасажирів під час поїздки питною водою.

---

* Приміська зона для залізничних перевезень встановлюється АТ «Укрзалізниця» (регіональними філіями/філіями) за погодженням з обласними, Київською і Севастопольською міськими державними адміністраціями.

6^2. Надавач послуг повинен забезпечити:

відповідність будівель, виробничих приміщень та приміщень, призначених для обслуговування пасажирів вимогам чинного законодавства та інших нормативних документів щодо їх експлуатації;

роботу об'єктів, пов'язаних з обслуговування пасажирів, за встановленим режимом роботи;

своєчасне доведення до пасажирів та зустрічаючих громадян інформації про запізнення, щодо основних пунктів пересадки, зміну колії прибуття чи відправлення поїзда та розташування вагонів у ньому;

надання пасажирам приміщень для очікування поїзда згідно з установленими нормами;

оголошення правил проїзду;

схоронність ручної поклажі пасажирів у камерах схову;

у разі потреби, надання безкоштовної допомоги пасажирам з обмеженою мобільністю для безперешкодного доступу до інфраструктури (при переміщенні територією станції, вокзалу, до/з пасажирських платформ, рухомого складу);

умови та порядок надання допомоги пасажирам з обмеженою мобільністю;

роботу квиткових кас та інших об'єктів обслуговування пасажирів на вокзалах за встановленим режимом роботи.

6^3. Перевізники та Надавачі послуг визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів та обслуговування пасажирів на вокзалах відповідно.

Перевізники та Надавачі послуг впроваджують систему управління якістю для підтримки якості послуг.

Основні стандарти якості послуг повинні включати положення про:

продаж квитків та надання інформації про порядок, умови перевезення та надання послуг;

забезпечення виконання графіку руху;

своєчасність надання послуг і загальні принципи дій у разі виявлення порушень при наданні послуг;

порядок та умови надання допомоги пасажиру у разі запізнення поїзда з вини Перевізника;

дотримання санітарно-гігієнічних та технічних норм на вокзалах та поїздах;

вивчення рівня задоволеності пасажирів;

порядок, умови обробки скарг, надання компенсацій та відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг;

безкоштовну допомогу;

доступ для осіб з інвалідністю та пасажирів з обмеженою мобільністю до вокзалів, платформ, рухомого складу поїздів й іншого обладнання, призначеного для обслуговування пасажирів;

необхідну допомогу на вокзалах та у поїзді, у тому числі пов'язану з посадкою та/чи виходом в/з поїзд/у;

умови та порядок надання допомоги пасажирам-особам з інвалідністю та пасажирам з обмеженою мобільністю.

Перевізник та Надавач послуг щорічно на власних вебсайтах оприлюднюють звіти стосовно дотримання норм якості надання послуг, які, зокрема, включають інформацію про кількість і види отриманих звернень, строк надання відповіді і заходи, вжиті для покращення ситуації.»;

6) у пункті 14:

абзац перший викласти в такій редакції:

«14. У всіх випадках повернення проїзних документів, крім випадків, які сталися з вини суб'єкта господарювання, який здійснював оформлення такого документа, пасажир вносить плату за послуги. Кошти, сплачені за послуги,

пов'язані з резервуванням місць і продажем проїзних документів, не повертаються, за винятком випадків, коли повернення виконується з вини суб'єкта господарювання, який здійснював оформлення.»;

в абзаці другому слова «АТ «Укрзалізниця» замінити словами «суб'єкта господарювання»;

7) в абзаці першому пункту 15 слова «встановлює АТ «Укрзалізниця» замінити словами «встановлюють суб'єкти господарювання»;

8) у пункті 16:

абзац другий після слів «суб'єктами господарювання» доповнити словами та знаками «, які надають послуги продажу проїзних документів,»;

абзац четвертий після слів «суб'єкт господарювання» доповнити словами та знаками «, який надає послуги продажу проїзних документів,»;

9) у пунктах 17, 34, 35 слова «суб'єкт господарювання» у всіх відмінках і формах числа замінити словами «Надавач послуг» у відповідному відмінку і формі числа;

10) у пункті 40 слова «суб'єкт господарювання» замінити словом «Перевізник»;

11) у пунктах 45, 65 слова «АТ «Укрзалізниця» замінити словом «Перевізник»;

12) пункт 50 викласти у такій редакції:

«50. Пасажирам повинна надаватись інформація усіма доступними засобами, у тому числі візуальна, у приміщеннях вокзалів на станціях, щодо:

розкладу руху пасажирських поїздів, вартості проїзду та перевезення багажу і вантажобагажу від станції відправлення до станцій, потік пасажирів до яких є найбільшим;

правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу;

графіка роботи і спеціалізації квиткових, багажних кас, камер схову, багажних, вантажобагажних сховищ, зберігання ручної поклажі;

послуг, які надаються на вокзалі (станції) та їх вартості;

розміщення вокзальних приміщень;

місця знаходження книги скарг, заяв та пропозицій, місця та годин прийому пасажирів посадовими особами вокзалу;

адрес та телефонів суб'єктів господарювання, яким вокзал (станція) підпорядковані, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державного контролю за додержанням законодавства про захист прав споживачів, та структурного підрозділу з питань захисту прав споживачів органу місцевого самоврядування;

доступності і правил користування для пасажирів з велосипедами.

Особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, повинна надаватись інформація щодо порядку отримання допомоги під час користування послугами залізничного транспорту для таких осіб.»;

13) перше та друге речення пункту 72 викласти у такій редакції:

«На кожній станції та в пасажирському поїзді ведеться книга скарг, заяв та пропозицій, аркуші якої повинні бути пронумеровані, прошнуровані і скріплені печаткою керівника відповідного суб'єкта господарювання, залежно від місця здійснення діяльності. На залізничних вокзалах, де обслуговування пасажирів здійснюється в різних, розташованих на великих відстанях приміщеннях, таких книг має бути кілька.»;

14) пункт 75 викласти у такій редакції:

«75. Пасажири та інші користувачі послуг несуть відповідальність перед суб'єктами господарювання за пошкодження рухомого складу, обладнання вагонів, майна Надавача послуг, пасажирів та інших осіб, а також за невиконання пункту 42 цього Порядку згідно із законодавством України.

Виключенням є випадки, коли пасажир або інший користувач послуг доведе, що пошкодження були спричинені обставинами, що він не міг уникнути і наслідків яких він не міг передбачити.».

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252»

1. Мета

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252» (далі – проєкт акта) розроблено з метою приведення законодавства України та відповідних процесів у відповідність до директив та регламентів ЄС, імплементувати які Україна зобов'язана до 31.10.2022 року. Крім того, цілями проєкту акта є створення більш сприятливих умов для забезпечення дотримання прав користувачів залізничного транспорту, покращення якості і ефективності транспортних залізничних послуг, що у подальшому дозволить збільшити частку залізничного транспорту у порівнянні з іншими транспортними засобами.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 (далі – Національна транспортна стратегія), передбачено, зокрема, необхідність підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС шляхом: впровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності; запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень, а також систем стимулювання перевізників за їх досягнення та дотримання соціальних нормативів.

Пасажири залізничного транспорту є найслабшою ланкою серед усіх учасників перевезення залізничним транспортом, і саме тому права пасажирів в цьому відношенні потребують максимальної реалізації. Права користувачів на залізничні послуги повинні включати отримання інформації стосовно послуг як перед, так і під час подорожі. Залізничні підприємства і продавці квитків повинні надавати цю інформацію заздалегідь.

Окрему увагу варто приділити особам з інвалідністю та особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації. Перевізники та надавачі послуг з обслуговування пасажирів на вокзалах (далі – надавачі послуг) повинні забезпечити доступ до послуг залізничного транспорту на рівних з іншими громадянами умовах. Крім іншого, необхідно забезпечити можливість отримання інформації про доступ до послуг залізничного транспорту, про умови доступу до рухомого складу поїзда і можливістю користування обладнанням на поїзді для таких осіб.

Запровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності дозволить підвищити якість надання послуг пасажирських перевезень залізничним

транспортом, а також виконати заходи, спрямовані на виконання Угоди 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).

3. Основні положення проєкту акта

Цим проєктом акта пропонується імплементувати акти законодавства Європейського Союзу (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію), у частині розподілу професійної компетенції між перевізниками та надавачами послуг, права та обов'язки пасажирів та суб'єктів господарювання, а також впровадження системи якості надання послуг.

Згідно із запропонованими змінами передбачається:

- розподіл професійної компетенції та функціональних зобов'язань між перевізниками та надавачами послуг;

- закріплення гарантій прав осіб з інвалідністю та обмеженими можливостями руху (маломобільними), у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб;

- впровадження системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг.

4. Правові аспекти

Проєкт акта розроблено з власної ініціативи Міністерства інфраструктури України.

Нормативно-правовими актами, які містять підстави розроблення проєкту акта є:

- постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 року № 252 «Про затвердження Порядку проведення Державною аудиторською службою, її міжрегіональними територіальними органами державного фінансового аудиту діяльності суб'єктів господарювання»;

- постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не матиме впливу на надходження та витрати державного та/або місцевих бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проєкт акта стосується прав осіб з інвалідністю та потребує погодження всеукраїнських громадських організацій інвалідів.

Публічні консультації не проводились.

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної.

Проект акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

У проєкті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, прав та свобод гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

8. Прогноз результатів

Реалізація акта не матиме впливу на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші суспільні відносини.

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

«27» січня 2021 р.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252»

I. Визначення проблеми

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252» (далі – проєкт постанови) розроблено на виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 (далі – Стратегія), Глави 7 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України № 1678-VII від 16.09.2014 (далі – Угода про асоціацію), Плану заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 № 1411-р (далі - План заходів з реформування залізничного транспорту), Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 № 471 (далі - Програма діяльності Кабінету Міністрів України), 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 (далі - План заходів з виконання Угоди про асоціацію).

Стратегією, зокрема завданням з підвищення комфортності та швидкості проїзду пасажирським транспортом, передбачено, що більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проєктів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проєкти — це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Завдяки зростанню обсягу інвестицій у транспортну галузь, планується забезпечити оновлення до 2030 року не менш як 90 відсотків основних фондів транспорту. Вказане забезпечить залучення та створення нових робочих місць у транспортному будівництві, машинобудуванні та суміжних галузях економіки та покращить якість надання послуг, зокрема з пасажирських перевезень (не менш як 20 тис. нових та 80 тис. суміжних робочих місць на кожні 10 млрд доларів США інвестицій). Стратегією передбачена гармонізація законодавства України із законодавством ЄС, а саме: лібералізація ринку транспортних послуг, зокрема, залізничних перевезень, відповідно до положень Угоди про асоціацію; розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями; створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень; впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури; створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному

транспорті (до 25 відсотків ринку перевезень у 2025 році, до 40 відсотків у 2030 році з урахуванням потреб ринку); створення умов для успішного функціонування приватних перевізників на залізничному транспорті; запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток залізничного транспорту; підвищення комфортності та швидкості проїзду пасажирським транспортом.

Планом заходів з реформування залізничного транспорту передбачено: забезпечення відкриття ринку залізничних перевезень; розроблення та прийняття актів законодавства щодо функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень; розроблення та впровадження системи управління якістю пасажирських залізничних перевезень; підвищення рівня поінформованості пасажирів щодо руху пасажирських поїздів; забезпечення можливості в реальному часі відслідковувати рух поїзда.

Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію передбачено:

- внесення змін до законодавства України щодо прав та обов'язків пасажирів залізничного транспорту (Регламент 1370/2007);
- розроблення регуляторної бази щодо покращення послуг залізничних перевезень пасажирів;
- підвищення рівня якості послуг залізничних перевезень пасажирів;
- формування системи контролю за якістю послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом (Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом) (далі – Регламент 1371/2007).

Проєкт Постанови відповідає Цілям сталого розвитку України на період до 2030 року, визначених Указом Президента україни від 30.09.2019 № 722/2019, а саме:

- сприяння поступальному, всеохоплюючому та сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх;
- створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям.

Програмою діяльності Кабінету Міністрів України передбачено:

- лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками (відкриття конкурентного ринку залізничних перевезень);

- проведення реформи АТ «Укрзалізниця» з метою формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності;

- розвиток та модернізація об'єктів залізничної інфраструктури.

Загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі АТ «Укрзалізниця» та є обов'язковими для підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, та громадян, – застарілі та не відповідають процесам і сервісам, встановленим Регламентом 1371/2007. Відповідно до Глави 7 Угоди про

асоціацію, співробітництво між сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС. Зокрема, Додатком XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію встановлено, що Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у встановлені терміни. Імплементація Регламенту 1371/2007 означатиме приведення законодавства України та відповідних процесів у відповідність до права ЄС, що рівнозначно збільшенню якості обслуговування громадян, наданих послуг, підвищенню стандартів, економічній ефективності та розвитку залізничної галузі, включаючи через вдосконалення інфраструктури.

На виконання положень Угоди про асоціацію, Україна повинна забезпечити імплементацію норм Регламенту 1371/2007 у наступних напрямках:

- розподіл професійної компетенції та функціональних зобов'язань між перевізниками та надавачами послуг;
- закріплення гарантій прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб;
- впровадження систем управління якістю для здійснення підтримки якості послуг.

Загальні умови обслуговування громадян, що регулюються діючою редакцією Постанови, не відповідають поточним реаліям. Із тексту вбачається, що під суб'єктом господарювання розуміється лише АТ «Укрзалізниця», яка має одночасно як статус перевізника, так й надавача послуг громадянам під час здійснення процесу перевезення. При цьому з аналізу діючої редакції Постанови вбачається наявність анонсування регулювання діяльності та поширення дії Постанови на інших суб'єктів господарювання, але ця норма нівелюється іншими нормами Постанови, де стверджується, що під суб'єктом господарювання розуміється лише АТ «Укрзалізниця». Вказане створює правову невизначеність та по суті являє собою прогалину регулювання діяльності інших суб'єктів господарювання, які б могли відповідно до проєкту Постанови надавати послуги та сервіси, тобто здійснювати обслуговування громадян під час здійснення АТ «Укрзалізниця» перевезення.

Метою проєкту Постанови є створення правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів. Наразі процес надання послуг з пасажирських перевезень та надання послуг з обслуговування пасажирів на вокзалах регламентований в межах єдиного процесу, що забезпечується АТ «Укрзалізниця». Діюче законодавство не містить чіткого розмежування між перевізником та надавачем послуг на вокзалах. Послуги з користування вокзалами наразі не є систематизованими, регламентованими та нормативно контрольованими, що беззаперечно призводить до зниження якості послуг, оскільки саме конкуренція запорука підвищення якості.

Ані діюча редакція Постанови, ані інші акти законодавства не надають окремого визначення та уніфікованого переліку послуг, що надаються в межах функціонування пасажирських залізничних вокзалів. На основі аналізу підзаконних нормативних актів, інформації, розміщеної на сайті АТ «Укрзалізниця» та отриманої інформації в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів послуги на вокзалах можливо класифікувати наступним чином:

- інформаційні послуги (візуальна інформація про розклад руху, інформація про наявність вільних квитків, вартість проїзду, аудіо та візуальна інформація про прибуття чи запізнення поїздів, письмові довідки на вимогу пасажирів, інформація про додаткові послуги тощо);
- послуги для осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації (інформація, переміщення на території вокзалу, облаштування туалетних кімнат, квиткових кас, пандусів, тощо);
- послуги з тимчасового відпочинку (зали очікування, кімнати відпочинку, кімнати матері і дитини, зали очікування підвищеного комфорту, зали для осіб з інвалідністю, зали відпочинку для військовослужбовців-учасників Антитерористичної операції/Операції об'єднаних сил (АТО/ООС);
- послуги хостелів;
- послуги з користування іншою вокзальною інфраструктурою (підземні або надземні переходи, тунелі тощо);
- продаж квитків через каси або з використанням терміналів самообслуговування тощо;
- послуги туалетів;
- роздрібна торгівля продуктами харчування;
- податкові послуги (зв'язок, замовлення таксі, резервування готелів тощо). Медична допомога (медичні пункти);
- транспортування багажу пасажирів в межах вокзалу;
- вантажні послуги щодо багажу;
- тимчасове зберігання багажу (камери схову, багажні відділення);
- послуги з паркування автотранспорту.

Окремо слід звернути увагу на регуляторні вимоги та практику надання вокзальних послуг. Ані діюча редакція Постанови ані інші регуляторні акти не встановлюють класифікації вокзальних послуг, однак, виходячи зі змісту окремих норм, послуги можна визначити як обов'язкові, необов'язкові, платні та безоплатні. Обов'язкові послуги включають більшість видів інформаційних сервісів, послуги щодо користування залами очікування та санітарними вузлами, обслуговування осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, користування привокзальною інфраструктурою, продажу квитків, зберігання та транспортування багажу тощо. Відповідно до законодавства до безоплатних послуг відноситься більшість інформаційних послуг, користування залами очікування, санітарними вузлами, кімнатами матері і дитини, користування вокзальною інфраструктурою (тунелі, переходи тощо), послуги медичних пунктів, послуги для осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації. Згідно інформації, розміщеної на сайті АТ «Укрзалізниця», останньою прийнято

рішення (не є нормативним актом) про відкриття залів з комфортними умовами перебування учасників АТО/ООС. Зазначена безоплатна послуга доступна на всіх вокзалах. Решта послуг здійснюється за плату. Платні туалети та платні зали очікування підвищеного комфорту чи з додатковими послугами функціонують виключно за умови наявності безоплатних.

Передбачається, що визначення прав, обов'язків суб'єктів господарювання, визначення їх ролі в системі права, щодо обслуговування пасажирів залізничного транспорту, дозволить переорієнтувати вимоги ринку та підвищить конкурентоздатність підприємств транспорту.

Сьогодні транспортний [illegible] економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Але зазначена правова невизначеність, не приведення у відповідність до права ЄС та відсутність належного регулювання діяльності суб'єктів господарювання на ринку обслуговування пасажирів залізничного транспорту, у сукупності з відсутністю систем управління якістю, призводить до того, що рівень безпеки, показники якості та ефективності обслуговування пасажирів енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Стратегією передбачено, зокрема, необхідність підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС шляхом: впровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності; запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень, а також систем стимулювання перевізників за їх досягнення та дотримання соціальних нормативів; впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для поліпшення якості надання транспортних послуг, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду.

У Стратегії зазначається, що серед причин критичного рівня розвитку транспортної галузі – системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість.

Серед проблем, визначених Стратегією, що потребують розв'язання, є низька якість надання транспортних послуг з перевезення пасажирів, низький рівень доступності транспортних послуг, засобів, а також транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації тощо. Очікується, що прийняття проєкту постанови дозволить частково досягнути результатів, визначених Стратегією в частині надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг та розбудови інфраструктури на вокзалах відповідно до потреб у перевезеннях, екологічності та потреб осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації тощо.

Існуючі державні програми передбачають створення необхідних передумов для розвитку інфраструктури шляхом залучення приватних інвесторів.

Виклики, що потребують розв'язання:

- відсутність регулювання діяльності інших суб'єктів господарювання, окрім АТ «Укрзалізниця», які б здійснювали обслуговування пасажирів на вокзалах, що беззаперечно призводить до відсутності мотивації до підвищення ефективності своєї роботи та якості послуг, розширення їх асортименту;
- відсутність державного регулювання, що не дозволяє вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг;
- відсутність можливості контролю якості послуг, що надаються;
- не відповідність Угоді про асоціацію;
- відсутність інвестицій в галузь, що призвело до стрімкого старіння основних фондів галузі (ступінь зносу основних фондів галузі перевищує 80 %).

Проєктом постанови планується передбачити, що перевізники та надавачі послуг будуть впроваджувати системи управління якістю для підтримки якості послуг.

Основні стандарти якості послуг повинні включати положення про:

- продаж квитків та надання інформації про порядок, умови перевезення та надання послуг; забезпечення виконання графіку руху;
- своєчасність надання послуг і загальні принципи дій у разі виявлення порушень при наданні послуг;
- порядок та умови надання допомоги пасажиру у разі запізнення поїзда з вини Перевізника;
- дотримання санітарно-гігієнічних та технічних норм на вокзалах та поїздах;
- вивчення рівня задоволеності пасажирів;
- порядок, умови обробки скарг, надання компенсацій та відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг;
- безкоштовну допомогу;
- доступ для осіб з інвалідністю та пасажирів з обмеженою мобільністю до вокзалів, платформ, рухомого складу поїздів й іншого обладнання, призначеного для обслуговування пасажирів;
- необхідну допомогу на вокзалах та у поїзді, у тому числі пов'язану з посадкою та/чи виходом в/з поїзд/у;
- умови та порядок надання допомоги пасажирам-особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації.

Перевізник та Надавач послуг щорічно на власних вебсайтах мають оприлюднювати звіти стосовно дотримання норм якості надання послуг, які, зокрема, включають інформацію про кількість і види отриманих звернень, строк надання відповіді і заходи, вжиті для покращення ситуації.

Обов'язкове оприлюднення результатів діяльності дозволить підвищити якість надання послуг пасажирських перевезень залізничним транспортом, а також виконати заходи, спрямовані на виконання Угоди про асоціацію.

Прийняття проєкту постанови сприятиме нормативному врегулюванню правовідносин у сфері надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів. Повноцінне функціонування ринку надання послуг пасажирам та реалізація їх прав можлива лише за умови створення системи нормативного регулювання, яка б ефективно регулювала всі аспекти діяльності у сфері організації та надання

послуг пасажирам на вокзалах, в тому числі і щодо визначення норм якості та обслуговування.

При цьому створення правового поля для такої підприємницької діяльності дозволить суб'єктам господарювання відкрито здійснювати діяльність, рекламувати свою діяльність, юридично закріплювати зобов'язання з контрагентами та споживачами, отримати інші переваги законного провадження діяльності. Прозорий та врегульований порядок обслуговування громадян залізничним транспортом відкриє для суб'єктів господарювання можливість легальної співпраці та надасть доступ всім споживачам до якісних сервісів та послуг на вокзалах.

На сьогоднішній день існує потреба посилення довіри споживачів до процесів у сфері обслуговування залізничним транспортом. Задля цього необхідно забезпечити ефективне управління процесом надання послуг, що беззаперечно призведе до поліпшення сервісів та якості послуг та приведенні такого процесу у відповідність до норм права ЄС.

Постановою Кабінету Міністрів України від 18.11.2020 визначено перелік пріоритетних інвестиційних проєктів галузі, до яких внесено пілотні вокзали Харків-Пасажирський, Дніпро, Вінниця, Хмельницький, Миколаїв, Чоп та Київ-Пасажирський (далі - пілотний проєкт концесії вокзалів).

Передбачається, що співпраця з приватним сектором (суб'єктами господарювання) за допомогою механізму державно-приватного партнерства сприятиме розвитку та модернізації існуючих вокзалів залізничних станцій та прилеглих до них територій, що матиме позитивний вплив на ефективність використання державного майна. У цій формі співробітництва переваги отримають усі: АТ «Укрзалізниця» та інвестор – прибуток; споживачі – якісно новий публічний простір, нові послуги та додатковий комфорт; держава та суб'єкти господарювання, крім результату у вигляді виконання своєї соціальної функції, – додаткові робочі місця, концесійні платежі та податки. В рамках надання Глобальним Фондом Інфраструктури технічної допомоги з підготовки програми концесії залізничних вокзалів, Міжнародна фінансова корпорація та Світовий Банк провели дослідження щодо готовності проєкту концесії пілотних вокзалів.

В рамках реалізації пілотного проєкту концесії вокзалів та відповідно до законодавчо визначеної процедури прогнозується поява як мінімум трьох суб'єктів господарювання, концесіонерів, що будуть надавати послуги пасажирам на семи пілотних вокзалів. Прогнозується групування пілотних вокзалів у групи за декількома принципами, економічним, географічним тощо. Комерціалізація суб'єктами господарювання (концесіонерами) існуючих об'єктів передбачає здачу в оренду приміщень вокзалів низці орендарів для розміщення торгових об'єктів, кафе, газетних кіосків, автоматів та інших послуг. Також передбачається побудова нових об'єктів нерухомості на території пілотних вокзалів або редевелопмент існуючих об'єктів для підвищення їх операційної ефективності та дохідності. Ефект від реалізації концесійних проєктів: додаткові інвестиції в інфраструктуру, розвиток комерційної діяльності та рівня життя у громадах, покращення якості послуг на вокзалах, розвиток інфраструктури для осіб з

інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, збереження поточного персоналу та створення додаткових робочих місць, підвищення енергоефективності діяльності вокзалів, підвищення екологічних стандартів.

Серед іншого, з метою розбудови інституційного потенціалу для спільного врядування та сталого розвитку, передбачено запровадження систем управління якістю.

Імплементація норм права ЄС, покращення сервісів, процесів, обслуговування громадян, впровадження систем управління якістю та контролю, означатиме, серед іншого, зміцнення іміджу держави. Роль транспорту у цьому не остання, оскільки саме він забезпечує життєдіяльність населення, якісний розвиток економіки держави, збереження обороноздатності та можливість досягнення високоефективних зовнішньоекономічних відносин країни.

Так, наприклад, результатом успішної реалізації проєкту концесії та досягнення поставлених державних цілей з поліпшення якості та сервісів стала реконструкція залізничного вокзалу у м. Познань (республіка Польща). Загальна сума капітальних інвестицій склала 173 млн євро. За кошти приватного партнера було побудовано сучасний залізничний вокзал, торговий центр на 230 магазинів, підземна автобусна зупинка та паркінг на 1500 місць. Результатом реконструкції вокзалу стали численні економічні, соціальні та екологічні переваги для міста, покращення транспортної інфраструктури. Це також стало поштовхом для розвитку нового бізнесу та житлового будівництва.

На сьогодні надання якісних послуг пасажирських перевезень є однією з вимог сучасних стандартів життя.

Результати опитування міжнародної компанії «Мувіт», проведеного у серпні 2020 року серед пасажирів залізниць різних країн світу, показали, що від зростання якості обслуговування на вокзалах (наприклад, у випадку встановлення автоматичних вхідних дверей) кількість пасажирів може зрости на 52% від загального тренду росту.

Проте, перелічені вище фактори негативно впливають як на економічний розвиток транспортного сектору, так і на якість надання послуг кінцевим споживачам.

Всі ці проблеми потребують негайного вирішення. І вирішення таких проблем лежить у площині необхідності внесення змін до чинної постанови Кабінету Міністрів України «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19 березня 1997 року № 252.

Щорічний пасажиропотік через пілотні сім вокзалів складає близько 37 млн осіб. При цьому інфраструктура цих вокзалів не задовольняє вимог пасажирів, серед яких, зокрема, особи з інвалідністю та особи з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації. Так, відсутність пандусів, спеціальних місць для паркування інвалідів, достатньої кількості довідкових вікон та сучасного інформаційного обладнання, а також відсутність чи мінімальне використання вокзалами енергозберігаючих технологій, призводить до неможливості комфортного пересування осіб, а діяльність вокзалів є хронічно збитковою. Відповідно до даних АТ «Укрзалізниця», сумарний збиток за

результатами діяльності семи вокзалів у 2019 році склав 255 млн грн.

Пасажири залізничного транспорту є найслабшою ланкою в процесі перевезення залізничним транспортом, і саме тому права пасажирів потребують максимальної реалізації. Права користувачів на залізничні послуги повинні, зокрема, включати отримання інформації стосовно послуг як перед, так і під час подорожі, залізничні підприємства і продавці проїзних документів повинні надавати цю інформацію заздалегідь.

Окрему увагу варто приділити особам з інвалідністю та особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації. Перевізники та надавачі послуг з обслуговування пасажирів на вокзалах (далі – суб'єкти господарювання) повинні забезпечити доступ до послуг залізничного транспорту на рівних з іншими громадянами умовах. Крім іншого, необхідно забезпечити можливість таким особам отримувати інформацію про доступ до послуг залізничного транспорту, про умови доступу до рухомого складу поїзда і можливістю користування обладнанням у поїзді.

Запровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності дозволить підвищити якість надання послуг пасажирських перевезень залізничним транспортом, а також виконати заходи, спрямовані на виконання Угоди про асоціацію. Окремо слід зазначити, що запровадження та оприлюднення систем управління якістю щодо пасажирських перевезень позитивно вплине на репутацію перевізника.

Важливим є визначення основних показників вимірювання якості послуг, оскільки це дозволить визначити потенційно сильні та слабкі сторони транспортної системи.

Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, погодженою постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 року № 591-р, передбачено що модернізація та розвиток інвестиційно привабливих вокзалів та хабів з метою надання послуг кращої якості для пасажирів є однією із стратегічних ініціатив бізнес вертикалі. А серед можливостей Товариства виділено саме участь суб'єктів господарювання (приватних інвесторів) у розвитку вокзальних комплексів.

Реалізуючи таке бачення щодо залучення приватного капіталу до модернізації системи управління та оновлення основних фондів вокзалів, за результатами попереднього аналізу визначено, що заходи пілотного проєкту концесії вокзалів можуть включати в себе наступні складові:

- модернізація/реконструкція будівель вокзалів із урахуванням сучасних вимог до енергоефективності та сучасного вигляду громадських просторів;
- будівництво нових об'єктів інфраструктури (готельні, офісні приміщення, ресторани та кафе, зони відпочинку, магазини тощо);
- реконструкція прилеглих територій з облаштуванням майданчиків для паркування, переходів, зон відпочинку;
- інтеграція з іншими видами транспорту (міський транспорт, авіа-, автобусне сполучення);
- поліпшення якості послуг та сервісів для пасажирів та користувачів послуг.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

Громадяни України становлять понад 90% у основній групі, на яких нормативно-правовий акт справляє опосередкований вплив та які є кінцевими споживачами послуг, що надаються суб'єктами господарювання.

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, як зазначено вище, законодавством України порушені питання не врегульовані.

II. Цілі державного регулювання

Цілями проєкту постанови є:

• імплементація норм права ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, створення єдиного механізму надання послуг на вокзалах;

• запровадження систем управління якістю з надання послуг з перевезення пасажирів та обслуговування пасажирів;

• створення правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Визначення та оцінка альтернативних способів здійснена та розроблена на базі Стратегії, Угоди про асоціацію, Плану заходів з реформування залізничного транспорту, Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, матеріалів європейських експертів, робочих зустрічей, попереднього дослідження оцінки готовності пілотного проєкту концесії вокзалів, численних наявних скарг споживачів. Так, за 2020 рік Міністерством інфраструктури України отримано та опрацьовано 240 звернень громадян, що стосувались якості пасажирських перевезень.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання, що існує на цей час призведе до: - відсутності нормативного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний

	платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн); - відсутність визначених обов'язкових вимог до надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту суб'єктами господарювання, окрім таких, що застосовуються до АТ «Укрзалізниця»; - не виконання положень Угоди про асоціацію, зокрема: - не буде розподілено професійну компетенцію та функціональні зобов'язання між перевізниками та надавачами послуг; - не закріплення гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; - відсутність впровадженої системи управління якістю для підтримки якості послуг; - не покращення якості та сервісів; - не зменшення збитків від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів на прогнозовану суму на рівні 255 млн грн.
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта дозволить: - суб'єктам господарювання надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60.18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17, 4 млрд грн); - стимулювати появу нових суб'єктів господарювання, які надаватимуть послуги з обслуговування на вокзалах; - визначити обов'язкові вимоги з надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту; - виконати положення Угоди про асоціацію, зокрема: ▪ чітко визначити функціональні обов'язки між перевізниками та надавачами послуг; ▪ закріпити гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які

	використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; ▪ впровадити системи управління якістю для підтримки якості послуг; ▪ покращити якість та сервіси. -зменшити збитки від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозовано на рівні 255 млн грн.

2.Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей:

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	Відсутні	Збереження чинного регулювання, яке існує на цей час, призведе до: - відсутності визначення суб'єктів господарювання, що можуть надавати послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту; - відсутності стимулювання появи нових суб'єктів господарювання, які надаватимуть послуги з обслуговування на вокзалах; - відсутності можливості появи на ринку інших суб'єктів господарювання, які можуть надавати послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі; - відсутності регулювання підприємницької діяльності з надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту, окрім такої, що

		здійснюється АТ «Укрзалізниця»; - не виконання положень Угоди про асоціацію, зокрема: - не розподілення професійної компетенції та функціональних зобов'язань між перевізниками та надавачами послуг; - не закріплення гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; - не впровадження систем управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг; - не покращення якості та сервісів; - не зменшення збитків від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - суб'єктам господарювання надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн. загальна сума надходжень до	Відсутні

	бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн); - стимулювати появу нових суб'єктів господарювання, які надаватимуть послуги з обслуговування на вокзалах; - визначити обов'язкові вимоги з надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту; - виконати положення Угоди про асоціацію, зокрема: - чітко визначити функціональні обов'язки між перевізниками та надавачами послуг; - закріпити гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; - впровадити системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг; - покращити якість та сервіси; - зменшити збитки від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозовано на рівні 255 млн грн.	

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Громадяни України становлять понад 90% у основній групі, на яких нормативно-правовий акт справляє опосередкований вплив та які є кінцевими споживачами послуг, що надаються суб'єктами господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	Відсутні	Збереження чинного регулювання, яка існує на цей час призведе до: - не закріплення гарантій прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; - не впровадження систем управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг; - не покращення якості та сервісів з обслуговування на вокзалах.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - закріпити гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб; - впровадити системи управління якістю для	Відсутні

	здійснення моніторингу якості послуг; - покращити якість та сервіси.	

Показник	Великі	Середні	Малі	З них мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	3[1]	-	-	4
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	25%	75%	-	-	100%

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Кількість суб'єктів господарювання індикативна, взята для розрахунку, на базі мінімальної кількості

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	Відсутні	Збереження чинного регулювання, яке існує на цей час призведе до: - відсутності нормативного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн);

[1] На сьогодні під суб'єктом господарювання Постановою розуміється лише АТ «Укрзалізниця», яка має одночасно як статус перевізника, так й надавача послуг громадянам під час здійснення процесу перевезення. Після набуття чинності проєктом Постанови прогнозується поява як мінімум трьох суб'єктів господарювання, що будуть здійснювати обслуговування громадян на вокзалах.

		- відсутність визначених обов'язкових вимог до надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту суб'єктами господарювання, окрім таких, що застосовуються до АТ «Укрзалізниця»; - не впровадження систем управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг; - відсутності можливості вийти на регульований ринок з обслуговування пасажирів на вокзалах іншим суб'єктам господарювання, які можуть сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується 17,4 млрд грн); - не зменшення збитків АТ «Укрзалізниця» на прогнозовану суму 255 млн грн від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - суб'єктам господарювання надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту на регульованому ринку надання послуг на вокзалах та сплачувати до бюджету	Суб'єкти господарювання (великі та середні) нестимуть витрати на запровадження систем управління якістю. Загальні витрати в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозуються на рівні 34 081,7 млн грн за 25 років (на 4 суб'єкта господарювання).

	податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17, 4 млрд грн); - стимулювати появу нових суб'єктів господарювання, які надаватимуть послуги з обслуговування на вокзалах; - визначити обов'язкові вимоги з надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту; - для інших суб'єктів господарювання: можливість отримання доходів (за попередніми оцінками в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів близько 566 млн грн протягом 25 років) та зміцнення своєї позиції на ринку, розвиток бізнесу; - впровадити системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг; - покращити якість та сервіси; - покращити репутацію перевізника; - для АТ «Укрзалізниця» зменшити збитки від діяльності на пасажирських залізничних вокзалах в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів на прогнозовану суму 255 млн грн.	

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік (за один)	За п'ять років	За двадцять п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, млн грн.	333,5	395,6	1 978,0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), млн грн.	257,0	1 285,0	6 424,9
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, млн грн.	0,4	1,9	9,4
4	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), млн грн.	0,8	4,0	19,8
5	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, млн грн.	0,4	1,8	9,2
6	Інше (амортизація), млн грн.	13,3	15,8	79,1
7	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн грн.	605,4	1 704,1	8 520,4
8	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць.	4	4	4
9	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), млн грн.	2 421,6	6 816,3	34 081,7

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років	Витрати за 25 років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	333,5	79,1	395,6	1 978,0

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років	Витрати за 25 років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), млн. грн.	257,0	1 285,0	6 424,9

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за 5 років	Витрати за 25 років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу), млн. грн.	0,4	0,0	0,4	1,9	9,4

2.4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання малого підприємництва не розраховувалась оскільки проєкт постанови не має на них впливу.

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо кількісно визначено витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, грн
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»)	0 грн
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»)	2 421,6 млн грн. При цьому, суб'єкти господарювання (великі та середні) нестимуть витрати на запровадження систем управління якістю. Загальні витрати в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозуються на рівні 34 081,7 млн грн за 25 років (на 4 суб'єкта господарювання).

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.	1	У випадку збереження ситуації, яка існує на цей час, цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті, прогалини нормативно-правового регулювання не будуть усунені, міжнародні зобов'язання України не будуть виконані. Збереження чинного регулювання призведе до відсутності нормативного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть

		якісно надавати послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується 17,4 млрд грн);
Альтернатива 2.	4	У разі прийняття регуляторного акта. Вказаний спосіб повною мірою дозволить досягти цілей державного регулювання, вирішує проблеми, зазначені в розділі 1 та досягає цілі визначені в розділі 2, зокрема дозволить підвищити рівень якості послуг та сервісів для пасажирів, гармонізувати вимоги законодавства у цій сфері з європейським, збільшити кількість суб'єктів господарювання, що надають послуги з обслуговування пасажирів на вокзалах, збільшити рівень надходжень до Державного бюджету України, збільшити кількість робочих місць та задовольнити потреби суспільства та економіки, отримати концесійні платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн), закріпити гарантії прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання

		інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1.	Відсутні	Відсутність дієвого механізму для забезпечення та підвищення рівня якості послуг та сервісів для пасажирів призведе до неконкурентного становища на ринку залізничних послуг. У випадку збереження ситуації, яка існує, цілі прийняття регуляторного акта, визначені в розділі 2, не будуть досягнуті, проблеми, зазначені в розділі 1 не будуть вирішені. Рівень якості послуг та сервісів для пасажирів не буде підвищено, положення законодавства у цій сфері не будуть гармонізовані з європейськими, нормативне регулювання діяльності суб'єктів господарювання з надання якісних послуг з обслуговування	Не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання. Збереження чинного регулювання, яке існує, призведе до не імплементації норм права ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, не вирішення зазначених в розділі 1 проблем прогалин регулювання, не розмежування професійних компетенцій між перевізником та надавачем послуг, не сприяє державному регулювання у сфері обслуговування пасажирів на вокзалах. Користування приміщеннями вокзалів, які не адаптовані до соціальних потреб усіх верств населення, потребують ремонту, оновлення,

		пасажирів залізничного транспорту на регульованому ринку надання послуг на вокзалах буде відсутнє.	низька якість послуг, сервісів на вокзалах, відсутність прозорого конкурентного середовища, що призводить до додаткових витрат громадян при обслуговуванні на вокзалах, у сукупності з вищезгаданими проблемами, не сприяє підвищенню рівня довіри споживачів до процесу обслуговування на вокзалах.
Альтернатива 2.	Прийняття акта забезпечить усунення нормативно-правових прогалин у сфері обслуговування пасажирів, призведе до покращення послуг та сервісів для пасажирів, ріст інвестицій внаслідок гармонізації вимог законодавства у цій сфері з європейським, збільшення кількості суб'єктів господарювання, виконання Україною міжнародних зобов'язань, сталих надходжень до	Суб'єкти господарювання (великі та середні): нестимуть витрати на запровадження системи управління якістю, де визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів та обслуговування пасажирів на вокзалах та основні стандарти якості послуг. Загальні витрати в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозуються на рівні 34 081,7 млн грн за 25 років (на 4 суб'єкта господарювання).	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей для держави, громадян, суб'єктів господарювання та виконання положень Угоди про асоціацію, впровадження системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг та покращить репутацію перевізника

	Державного бюджету України (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується 60,18 млн грн. Загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн), створення нових робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки. Для АТ «Укрзалізниця»: зменшення збитковості від діяльності вокзалів (в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується зменшення витрат на рівні 255 млн грн) та залучення капітальних інвестицій в об'єкти нерухомого майна (в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 3,8 млрд грн), що у сукупності дозволить збільшити якість сервісів з обслуговування громадян. Для інших суб'єктів господарювання:		

	можливість отримання доходів (в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується близько 566 млн грн протягом 25 років) та зміцнення своєї позиції на ринку, розвиток бізнесу		

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначених в розділі 1 проблем є прийняття регуляторного акта.

Прийняття регуляторного акта дозволить імплементувати норми права ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, створити єдиний механізм надання послуг на вокзалах, запровадити системи управління якістю з надання послуг з перевезення пасажирів та обслуговування пасажирів, призведе до надання суб'єктами господарювання високоякісних, безпечних та доступних послуг з обслуговування пасажирів на вокзалах, ліквідує правову прогалину регулювання, зокрема, щодо визначення під суб'єктом господарювання лише АТ «Укрзалізниця», яка має одночасно як статус перевізника, так й надавача послуг громадянам під час здійснення процесу перевезення, забезпечить приведення законодавства України та відповідних процесів у відповідність до права ЄС, що рівнозначно покращенню якості обслуговування громадян, наданих послуг, підвищенню стандартів, економічній ефективності та розвитку залізничної галузі.

Заходами, що пропонуються для розв'язання проблеми органом виконавчої влади є інформування суб'єктів господарювання та громадян про встановлені регуляторним актом вимоги шляхом їх оприлюднення на всіх доступних інформаційних ресурсах, що належать відповідному суб'єкту господарювання.

Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми суб'єктами господарювання:

- ознайомитись з вимогами регуляторного акта;
- впровадити системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг з обов'язковим оприлюдненням результатів.

Ризиків впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акта не прогнозується.

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 витрат з Державного та місцевих бюджетів. Досягнення цілей не передбачає додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування,

Заплановано впровадити, зокрема, системи управління якістю, що здійснюватимуться за рахунок коштів, витрат і ресурсів суб'єктів господарювання в рамках здійснення власної господарської діяльності, яка здійснюється для досягнення результатів, визначених установчими документами, включаючи задля отримання прибутку. Визначене можливо здійснити за допомогою використання механізму державно-приватного партнерства.

В сучасних економічних реаліях України саме механізми державно-приватного партнерства можуть успішно використовуватися для розбудови інфраструктури в умовах дефіциту бюджету та без збільшення державного боргу.

Впровадження систем управління якістю означатиме зокрема виконання вимог статей 6, 6^{1}, 6^{2} , 6^{3} проєкту постанови. Задля відповідності сервісів, послуг та процесів, що здійснюватимуться перевізником та надавачем послуг вимогам суспільства та проєкту постанови очевидним є необхідність здійснення заходів із модернізації, реконструкції, ремонту вокзалів, в тому числі за рахунок інвестицій та механізму державно-приватного партнерства. Вказане повністю відповідає пріоритетам державної політики та програмним документам, описаним в розділі 1. Можливість направлення власних коштів АТ «Укрзалізниця» з метою модернізації, реконструкції, ремонту вокзалів є досить обмежена. При цьому суб'єкти господарювання отримають можливість отримання доходів (за попередніми оцінками в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів близько 566 млн грн протягом 25 років) та зміцнення своєї позиції на ринку, розвиток бізнесу.

Відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» підприємства залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин. Будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів АТ «Укрзалізниця» із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів.

Будівництво і реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з будівництвом або реконструкцією промислових підприємств, здійснюються за рахунок коштів підприємств або коштів, передбачених у Державному бюджеті України на зазначені цілі.

Є необхідним залучення приватних інвестицій для фінансування розвитку та вдосконалення інфраструктури, а також будівель вокзалів з метою перетворення їх на сучасні комфортні об'єкти з якісним сервісом та широким обсягом послуг для пасажирів, покращення їх комерційного потенціалу, розвитку додаткової інфраструктури, у т.ч. інклюзивної, стимулювання появи нових інноваційних послуг, підвищення енергоефективності та екологічних стандартів, створення додаткових робочих місць.

Прийняття проєкту постанови дозволить суб'єктам господарювання стати частиною регульованого середовища з обслуговування пасажирів на вокзалах та прогнозно, за допомогою механізму державно-приватного партнерства, зменшити навантаження на державний бюджет в частині зобов'язань держави перед пасажирами, передбачених ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт». Участь суб'єктів господарювання в процесі державно-приватного партнерства забезпечить інвестиції в об'єкти, що використовуватимуться в процесі обслуговування пасажирів, та відповідне надання послуг з використання передбачених проєктом постанови систем управління якістю, що слугуватимуть цілям, визначеним проєктом постанови.

Норми, запроваджені проєктом постанови, сприятимуть збільшенню доходів до Державного бюджету України. Прийняття проєкту постанови дозволить підвищити рівень якості послуг та сервісів для пасажирів, покращити репутацію суб'єктів господарювання у сфері обслуговування пасажирів залізничним транспортом, гармонізувати вимоги законодавства у цій сфері з європейським, збільшити кількість суб'єктів господарювання (та їх доходів), що надають послуги з обслуговування пасажирів на вокзалах, збільшити рівень надходжень до Державного бюджету України, збільшити кількість робочих місць та задовольнити потреби суспільства та економіки, отримати концесійні платежі (очікуваний концесійний платіж в рамках пілотного проєкту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн, загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн).

Існує потреба використовувати найкращу світову практику для розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності транспортних та логістичних послуг та посилення співпраці державного та приватного секторів економіки. Прийняття проєкту постанови стане одним із необхідних поштовхів до розвитку економіки, виконанню програмних документів, описаних в розділі 1 та реалізації інвестиційних проєктів, забезпечить інтеграцію вокзалів у міську логістику з акцентом на використання нових технологій та мультимодальних рішень.

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

Оскільки на суб'єктів малого підприємництва не поширюється регулювання проєкту постанови, тому тест малого підприємництва (М-Тест) не здійснювався.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Зазначений регуляторний акт буде чинним з дня його офіційного опублікування.

Термін дії регуляторного акта не обмежений у часі, що дасть повною мірою вирішити проблемні питання.

Зміна терміну дії акта можлива у разі зміни законодавчих актів України вищої юридичної сили, відповідно до положень яких розроблено проєкт регуляторного акта.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності регуляторного акта є впровадження систем управління якістю, зменшення збитків від управління вокзалами та підвищення якості сервісів та послуг.

Для суспільства і держави буде досягнуто сталий розвиток сектору економіки, наповнення державного бюджету, підвищення якості послуг, закріплення гарантій прав осіб, включаючи осіб з інвалідністю та осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації, у тому числі право на отримання інформації, послуг, адаптованих до потреб таких осіб та забезпечення соціальних зобов'язань.

Для споживачів транспортних послуг – підвищення якості, комфорту та безпеки перевезень.

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта встановлюються протягом різних періодів після набрання чинності проєктом Постанови та являють собою:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;
- кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;
- розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта;
- рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта;
- кількість поданих скарг щодо рівня сервісу та якості надання послуг по обслуговуванню пасажирів на вокзалах;
- кількість задоволених скарг щодо рівня сервісів та якості надання послуг по обслуговуванню пасажирів на вокзалах;
- рівень задоволення пасажирів сервісами та послугами, що надаються на вокзалах та під час здійснення перевезень;
- рівень капітальних інвестицій, здійснених в розбудову об'єктів інфраструктури, що призведе до поліпшення рівня якості надання послуг по обслуговуванню пасажирів на вокзалах.

Оскільки не передбачається виникнення витрат в жодній із сфер інтересів, отримуємо загальний позитивний ефект від запровадження даного регуляторного акта.

Проєкт регуляторного акта оприлюднено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України для громадського обговорення.

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне статистичне відстеження його результативності в строки, встановлені

статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом. У разі виявлення неврегульованих та проблемних питань шляхом аналізу якісних показників дії цього акта такі питання будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності акта будуть порівнюватись із значеннями показників результативності акта, що встановлені під час повторного відстеження, що надаватимуться суб'єктами підприємництва у галузі автомобільного транспорту, органам державної влади в межах компетенції.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України **Владислав КРИКЛІЙ**

«21» лютого 2021 р.