



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України на додаток до листа від 27.01.2021 № 212/47/14-21 направляє доопрацьований аналіз регуляторного впливу до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252».

Додаток: аналіз регуляторного впливу на 26 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

419454 *

Кармазін Павло 351 48 66



№546/47/14-21 від 19.02.2021

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).

Чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України (Конституція України, стаття 9).

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: 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).

Проект 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);
- 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. Імплементация 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;
- підвищення якості послуг завдяки впровадженню систем управління якістю.

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 являє собою колізію регулювання діяльності інших суб'єктів господарювання, які б могли відповідно до проєкту постанови надавати послуги та сервіси у сфері обслуговування пасажирів.

Метою проєкту постанови є актуалізація та усунення колізій 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».

Підприємства залізничного транспорту - суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у сфері залізничного транспорту (ст.1 Закону України «Про залізничний транспорт України»).

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення (ст.2 Закону України «Про залізничний транспорт України»). Споживачі під час укладення, зміни, виконання та припинення договорів щодо отримання (придбання, замовлення тощо) продукції, а також при використанні продукції, яка реалізується на території України, для задоволення своїх особистих потреб мають право на: 1) захист своїх прав державою; 2) належну якість продукції та обслуговування; 3) безпеку продукції; (ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів»).

Передбачається, що приведення Постанови у відповідність до діючих норм в частині прав, обов'язків суб'єктів господарювання, визначення їх ролі в системі права, щодо обслуговування пасажирів залізничного транспорту, дозволить переорієнтувати вимоги ринку та підвищить конкурентоздатність суб'єктів господарювання.

Сьогодні транспортний сектор 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 актуалізованого 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.

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 особи з інвалідністю, які

використовують технічний або інший засіб реабілітації тощо. Очікується, що прийняття проекту 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.

Виклики, що потребують розв'язання:

- актуалізація норм Постанови, усунення правових колізій регулювання у сфері обслуговування пасажирів на вокзалах;
- підвищення ефективності та якості послуг, розширення їх асортименту;
- виконання Угоди про асоціацію;

Прийняття проекту постанови сприятиме нормативному врегулюванню правовідносин у сфері надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів. Повноцінне функціонування ринку надання послуг пасажиром 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 пасажиром на вокзалах, в тому числі і щодо визначення норм якості та обслуговування.

При цьому створення актуалізованого 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 діючих законів України, норм права ЄС.

Пасажири залізничного транспорту є найслабшою ланкою в процесі перевезення залізничним транспортом, і саме тому права пасажирів потребують максимальної реалізації. 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 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 можливість користування обладнанням у поїзді.

Запровадження 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. Запровадження та оприлюднення систем управління якістю щодо пасажирських перевезень позитивно вплине на репутацію перевізника.

Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2020 №1581- р 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.

Концесія - форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції.

Суспільно значущі послуги - послуги, спрямовані на забезпечення суспільних інтересів та потреб, що надаються необмеженому колу користувачів (споживачів) та/або надання яких зазвичай має забезпечуватися органами державної влади, органами місцевого самоврядування або державними, комунальними підприємствами, установами, організаціями, господарськими товариствами, 50 і більше відсотків акцій (часток) яких належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому господарському товариству, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі (ст.1 Закону України «Про концесію»).

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.

Імплементація норм права ЄС, покращення сервісів, процесів, обслуговування громадян, впровадження систем управління якістю та контролю, означатиме, серед іншого, зміцнення іміджу держави.

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.

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.

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 проекту 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 проекту постанови є:

- актуалізація, усунення правових колізій норм, які унормовують діяльність суб'єктів господарювання, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів.
- підвищення ефективності та якості послуг, розширення їх асортименту;
- імплементація норм права ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, створення єдиного механізму надання послуг на вокзалах;

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 актуального регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі; - наявності прогалин у визначені 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
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта дозволить: - суб'єктам господарювання надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі;

	- 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.
--	--

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 актуалізації норм, що регулюють 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; - 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	Відсутні

	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.	
--	--	--

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	Відсутні

	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 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

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 проектом Постанови прогнозується поява як мінімум трьох суб'єктів господарювання, що будуть здійснювати обслуговування громадян на вокзалах.

		цей час призведе до: - відсутності актуалізованого нормативного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі; - відсутність усунення прогалин щодо 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; - не зменшення збитків АТ «Укрзалізниця» в рамках пілотного проекту концесії вокзалів.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - суб'єктам господарювання надавати якісні послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту на	Суб'єкти господарювання (великі та середні) нестимуть витрати на запровадження систем управління якістю.

	регульованому ринку надання послуг на вокзалах та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі; - стимулювати появу нових суб'єктів господарювання, які надаватимуть послуги з обслуговування на вокзалах; - актуалізувати обов'язкові вимоги з надання послуг з обслуговування пасажирів залізничного транспорту; - для інших суб'єктів господарювання: можливість отримання доходів 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.	
--	---	--

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	75	75	75

	фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, тис грн.			
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), тис грн.	-	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, тис грн.	2,4	12	60
4	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), млн грн.	-	-	-
5	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, тис грн.	177,6	888	4440
6	Інше (амортизація), тис. грн.	10	50	75
7	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7), тис грн.	265	1025	4650
8	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць.	1	1	1
9	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 7 x рядок 8), тис грн.	265	1025	4650

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший 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, тис грн.	75	75	75

Вид витрат	Витрати на	Витрати за	Витрати
------------	------------	------------	---------

	сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	п'ять років	за 25 років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), тис грн.	-	-	-

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), тис грн.	2,4	-	2,4	12	60

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, млн 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	1,06 млн грн за 1 рік

проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)

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 актуалізації нормативного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що можуть якісно надавати послуги з обслуговування пасажирів залізничного транспорту та сплачувати до бюджету податки, збори, платежі;
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, актуалізувати, усунути колізії правового регулювання, 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, 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	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 колізій регулювання, не розмежування

		в розділі 1 не будуть вирішені. Рівень якості послуг та сервісів для пасажирів не буде підвищено, положення законодавства у цій сфері не будуть актуалізовані, прогалини не будуть усунені, норми права не будуть гармонізовані з європейськими.	професійних компетенцій між перевізником та надавачем послуг, не сприяє державному регулюванню у сфері обслуговування пасажирів на вокзалах. Якість послуг, сервісів на вокзалах не буде підвищена, 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 актуалізацію, усунення нормативно-правових колізій у сфері обслуговування пасажирів, призведе до покращення послуг та сервісів	Суб'єкти господарювання (великі та середні): нестимуть витрати на запровадження системи управління якістю, де визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів та	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей для держави, громадян, суб'єктів господарювання та виконання положень Угоди про асоціацію,

	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 Державного бюджету України, створення нових робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки. Для АТ «Укрзалізниця»: зменшення збитковості від діяльності вокзалів в рамках пілотного проекту концесії вокзалів, що дозволить збільшити якість сервісів з обслуговування громадян. Для інших суб'єктів господарювання: можливість отримання доходів та зміцнення своєї позиції на ринку, розвиток бізнесу	обслуговування пасажирів на вокзалах та основні стандарти якості послуг.	впровадження системи управління якістю для здійснення моніторингу якості послуг та покращить репутацію суб'єктів господарювання
--	--	---	--

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 колізію 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.

Прийняття проекту 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 пасажирями, 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 проектом постанови систем управління якістю, що слугуватимуть цілям, визначеним проектом постанови.

Норми, запроваджені проектом постанови, сприятимуть збільшенню доходів до Державного бюджету України. Прийняття проекту 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 проекту концесії вокзалів прогнозується на рівні 60,18 млн грн, загальна сума надходжень до бюджету прогнозується на рівні 17,4 млрд грн).

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,

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

Оскільки на суб'єктів малого підприємництва не поширюється регулювання проекту 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 проект 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 проектом 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 витратимуться 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.

Проект 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 нерегульованих 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

«___» _____ 2021 р.



Владислав КРИКЛІЙ