



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України в порядку, передбаченому статтею 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», надсилає на погодження проект наказу «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» (далі – проект наказу), доопрацьований з урахуванням зауважень Державної регуляторної служби України, викладених в Рішенні № 716 від 26.11.2020.

Просимо погодити проект наказу.

- Додатки: 1. Копія проекту наказу на 2 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 18 арк. в 1 прим.
3. Копія повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.

Т. в. о. Міністра

Анатолій КЛІМАШЕВСЬКИЙ

Юрій Томчук 351-48-79



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000046E42F009C008800
Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович
Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу

З метою зменшення негативного впливу на навколишнє середовище під час перевезень вантажів залізничним транспортом, збереження рухомого складу, підвищення безпеки руху, відповідно до підпунктів 2 та 5 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460,

н а к а з у ю:

1. Унести у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 року № 542, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10 вересня 2001 року за № 796/5987 (зі змінами), такі зміни:

1) після позиції «Концентрат марганцевої руди» доповнити додаток новою позицією такого змісту:

«

| | |
|---|-------|
| Концентрат мінеральний «Галіт» у вагонних вкладишах та м'яких контейнерах | 24212 |
|---|-------|

»;

2) після позиції «Маса анодна» доповнити додаток новою позицією такого змісту:



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000046E42F009C008800
Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович
Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00

«

| | |
|-----------------|-------|
| Маса електродна | 47308 |
|-----------------|-------|

»;

3) позиції «Сіль комова (брикети, брили, солеблоки)» та «Сіль технічна (сіль кам'яна)» викласти в такій редакції:

«

| | |
|--|-------|
| Сіль комова (брикети, брили, солеблоки) в вагонних вкладишах та м'яких контейнерах | 53102 |
| Сіль технічна (сіль кам'яна) в вагонних вкладишах та м'яких контейнерах | 53106 |

».

2. Директорату залізничного транспорту забезпечити:

подання цього наказу до Міністерства юстиції України на державну реєстрацію в установленому порядку;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Абрамовича Д. В.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін у додаток до Правил перевезення
вантажів у вагонах відкритого типу»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» (далі – проект наказу) розроблено Міністерством інфраструктури України з власної ініціативи.

Правилами перевезення вантажів у вагонах відкритого типу, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 року № 542, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10 вересня 2001 року за № 796/5987) (далі – Правила), передбачено перевезення солі здійснювати у напіввагонах навалом. При такому способі перевезення через конструктивні зазори люків напіввагона можлива втрата вантажу до 2 % від маси вантажу, що перевозиться.

При довготривалих опадах, внаслідок розчинності солі у воді (35,9 г/100 мл; при +25°C) з вагона починає текти насичений розчин солі, що призводить до втрати вантажу та забруднення навколишнього середовища (засолювання землі). Також, висихаючи на ходових частинах вагона, сольовий розчин утворює шар солі на візках та елементах гальмівної системи, що може негативно вплинути на ефективність її роботи.

Крім того, постійний контакт стінок та підлоги вагонів з сіллю прискорює їх корозію, що при тривалому використанні вагонів для таких перевезень призводить до їх псування.

У результаті такого перевезення вагон із сіллю, завантажений до повної вантажопідйомності, внаслідок опадів стане завантаженим понад вантажопідйомність, що, у свою чергу, може мати негативний вплив на безпеку перевезення.

З метою виключення негативних ризиків та гармонізації умов перевезення з міжнародними правилами проектом наказу передбачено доповнити умови перевезення солі у вагонах відкритого типу шляхом використання вагонних вкладишів та м'яких контейнерів (біг-бег).

Звертаємо увагу, що правилами перевезення вантажів у вагонах відкритого типу, які діють в Республіці Білорусь, Республіці Казахстан, Росії передбачено здійснювати перевезення солі та концентрату мінерального «Галіт» у спецконтейнерах.

Також слід зазначити, що підприємствами України перевозяться нові види продукції, найменування яких відсутні в Правилах. На цей час вантаж «Концентрат мінеральний «Галіт» (сировина, з якої добувають сіль) «Маса електродна» відсутні у переліку вантажів, перевезення яких допускається у вагонах відкритого типу.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000046E42F009C008800

Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович

Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00

Так, у 2020 році було перевезено близько 27 тис. тонн вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» на погоджених між перевізником та відправником умовах. Тому, пропонується доповнити Перелік вантажів, перевезення яких допускається у вагонах відкритого типу (додаток до пункту 1 Правил), новими найменуваннями вантажів: «Концентрат мінеральний «Галіт» (код ЄТСНВ 242128) у вагонних вкладишах та м'яких контейнерах та «Маса електродна» (код ЄТСНВ 47308).

Внесення змін до Правил, у разі вибору відправниками умов перевезення вантажів у відкритих вагонах, може призвести до збільшення витрат за рахунок вартості вагонних вкладишів та м'яких контейнерів. Однак, ці зміни дозволять покращити збереженість рухомого складу, зменшити ризик виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища, забезпечать схоронність вантажів при перевезенні та забезпечать гармонізацію умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному перевезеннях.

Водночас під час громадських обговорень регуляторного акта, які відбувались 09.06.2020-09.07.2020 та 28.11.2020-28.12.2020 зауважень та пропозицій до проєкт наказу від суб'єктів господарювання до Мінінфраструктури не надходило.

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

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

*Проблема не впливає на суб'єктів малого підприємництва, у подальших таблицях конкретизовано питому вагу суб'єктів підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив.

II. Цілі державного регулювання

Ціллю проєкту наказу є:

виключення негативних ризиків від впливу розчину солі, що утворюється під дією атмосферних опадів при перевезенні у відкритих вагонах, що буде сприяти зменшенню ризику виникнення аварійних ситуацій;

забезпечення схоронності вантажів;

унікнення потрапляння розчину солі до навколишнього середовища на шляху прямування вагона;

забезпечення однакових умов перевезення солі та «Концентрату мінерального «Галіт» у внутрішньому та міжнародному сполученнях;

створення сприятливих умов для відправників при перевезенні вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» без додаткового погодження умов перевезення з залізницею.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів здійснено на підставі досліджень ринку збуту солі та вартості вагонних вкладишів і м'яких контейнерів, обсягів перевезення вантажу.

| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
|------------------|--|
| Альтернатива 1 | <p>Збереження існуючої ситуації</p> <p>Вантаж сіль при перевезенні у напіввагонах зазнає впливу атмосферних опадів. Розчиняючись у воді – витікає з вагона. Сольовий розчин прискорює корозію кузова вагона; випаровуючись на ходових та гальмівних частинах вагона, залишає шар солі, що збільшує ризик виникнення аварійної ситуації.</p> <p>Можлива втрата вантажу через конструктивні зазори люків напіввагона.</p> <p>Умови перевезення солі та концентрату мінерального «Галіт» будуть мати відмінності з міжнародними правилами.</p> <p>Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» у Правилах призводить до погодження умов перевезення вантажів між відправником та залізницею, а у разі міжнародного перевезення – погодження між залізничними адміністраціями</p> |
| Альтернатива 2 | <p>Внести зміни у Перелік вантажів, перевезення яких допускається у вагонах відкритого типу (додаток до пункту 1 Правил).</p> <p>Для солі комової та солі технічної доповнити умови перевезення шляхом використання вагонних вкладишів та м'яких контейнерів (біг-бег);</p> <p>Перелік вантажів доповнити новими найменуваннями вантажів: «Концентрат</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>мінеральний «Галіт» (код ЄТСНВ 242128) у вагонних вкладишах та м'яких контейнерах та «Маса електродна» (код ЄТСНВ 47308).</p> <p>Прийняття запропонованих змін дозволить покращити збереженість рухомого складу, зменшить ризик виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища, схоронність вантажу та забезпечить безперебійне перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях без додаткового погодження умов перевезення</p> |
|--|--|

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття наказу, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|------------------|----------|---|
| Альтернатива 1 | Відсутні | <p>Перевезення у відкритих вагонах солі при потраплянні опадів внаслідок її розчинності у воді (35,9 г/100 мл; при +25°C) спричиняє утворення насиченого розчину солі, що призводить до втрати вантажу та забруднення навколишнього середовища. Розчин солі, потрапляючи на ходову та гальмівну частину вагона висихаючи утворює шар солі на елементах вагона, що може негативно вплинути на безпеку перевезення.</p> <p>Крім того, постійний</p> |

| | | |
|----------------|---|--|
| | | <p>контакт стінок та підлоги вагонів з сіллю прискорює їх корозію, що при тривалому використанні вагонів для таких перевезень призводить до їх псування.</p> <p>Можлива втрата вантажу при перевезенні. При обсязі перевезення солі у 2020 році 512 тис. т втрата вантажу може досягати більше 10 тис. т</p> |
| Альтернатива 2 | <p>Забезпечення вимог законодавства у частині перевезення вантажів (сіть комова, сіть технічна, «Концентрат мінеральний «Галіт» та «Маса електродна») у вагонах відкритого типу у внутрішньому та міжнародному сполученні покращує імідж держави.</p> <p>Значне зменшення впливу вантажів на кузов вагона і, як наслідок, покращення збереженості рухомого складу.</p> <p>Зменшення ризику виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища. Покращується схоронність вантажу при перевезенні</p> | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян відсутня, тому що зміни до регуляторного акта не зачіпають інтересів громадян.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|----------------------|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів* | 3 | 4 | - | - | 7 |

| | | | | | |
|--|-----|-----|---|---|------|
| господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць (за фактом 2020 року) | | | | | |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 43% | 57% | - | - | 100% |

*Інформація надана Головним інформаційно-обчислювальним центром АТ «Укрзалізниця» з масиву дорожніх відомостей та носить довідковий характер.

Вплив на інтереси суб'єктів господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|------------------|----------|--|
| Альтернатива 1 | Відсутнє | <p>Погіршення якості вантажу за рахунок впливу атмосферних опадів.</p> <p>Розчиняючись у воді сольовий розчин витікає з вагона, прискорює корозію кузова вагона. Випаровуючись на ходових та гальмівних частинах вагона, сольовий розчин залишає шар солі, що збільшує ризик виникнення аварійної ситуації.</p> <p>Можлива втрата вантажів через конструктивні зазори кузова вагона. При перевезенні 512 тис. т (7382 вагона) солі у 2020 році втрата вантажу може досягати більше 10 тис. т.</p> <p>Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» у</p> |

| | | |
|-----------------------|--|---|
| | | <p>Правилах вимагає погодження умов перевезення вантажів між відправником та залізницею, а у разі міжнародного перевезення – погодження між залізничними адміністраціями</p> |
| <p>Альтернатива 2</p> | <p>Забезпечення вимог законодавства у частині перевезення вантажів (сіть комова, сіть технічна, «Концентрат мінеральний «Галіт» та «Маса електродна») у вагонах відкритого типу у внутрішньому та міжнародному сполученні.</p> <p>Покращення схоронності вантажу під час перевезення.</p> <p>Під час перевезення 512 тис т солі із використанням вагонних вкладишів та м'яких контейнерів (біг-бег) буде упереджено втрату більше 10 тис т. вантажу, що складе в грошовому вираженні (https://prom.ua/ua/p1065499884-tehnicheskaya-sol-navalom.html?&primelead=M4wNg) ціна солі технічної 1360 грн/тонна * 10 000 т = 13 600 тис. грн.</p> <p>При цьому витрати відправників на вагонні вкладиші: 7382 вагона (512 тис т у 2020 році) x 1500 грн/вагон складе</p> | <p>Витрати відправників збільшуються за рахунок вартості вагонних вкладишів (близько 1500 грн на 1 вагон) або м'яких контейнерів (близько 90 грн за один м'який контейнер для 1 тонни вантажу).</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>11 073 тис грн. Очевидно, що внаслідок дії регуляторного акта суб'єкти господарювання великого і середнього підприємництва можуть отримати 2 527 тис. грн вигоди за рахунок упередження втрати вантажу під час перевезень залізничним транспортом у вагонах відкритого типу (13 600 тис. грн. упереджених втрат вантажу мінус 11 073 тис грн. витрат на вагонні вкладиші). Значне зменшення впливу вантажів на кузов вагона і, як наслідок, покращення збереженості рухомого складу. Зменшення ризику виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища.</p> | |
|--|--|--|

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).

У разі вибору відправниками умов перевезення вантажів у вагонах відкритого типу будуть витрачатися додаткові кошти (враховуючи обсяг перевезення вантажів у 2020 році) на використання:

вагонних вкладишів: 7382 вагона (у 2020 році) x 1500 грн/вагон = 11073000 грн (11073 тис грн);

м'яких контейнерів 512 тис т (у 2020 році) x 90 грн = 46080000 грн (46080 тис грн).

| | |
|-------------------------------------|----------------------|
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1. Сумарні витрати для | Відсутні витрати |

| | |
|---|---|
| <p>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»).</p> <p>Можлива втрата вантажу через конструктивні зазори кузова вагона.</p> <p>Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» у Правилах вимагає погодження умов перевезення вантажів між відправником та залізницею, а у разі міжнародного перевезення – погодження між залізничними адміністраціями</p> | |
| <p>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»).</p> <p>Можливі втрати вантажу через конструктивні зазори кузова вагона будуть компенсуватися шляхом внесення змін до Правил за рахунок застосування під час перевезень вантажів вагонних вкладишів або м'яких контейнерів</p> | <p>В залежності від вибору відправників способу транспортування солі у вагонах відкритого типу:</p> <p>з використанням вагонного вкладиша – 11073 тис. грн;</p> <p>з використанням м'яких контейнерів – 46080 тис. грн.</p> |

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

| Рейтинг результативності | Бал результативності | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
|--------------------------|----------------------|---|
|--------------------------|----------------------|---|

| (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | (за чотирибальною системою оцінювання) | |
|---|--|---|
| Альтернатива 1 | 1 | <p>Вантаж сіль при перевезенні у напіввагонах зазнає впливу атмосферних опадів. Розчиняючись у воді – витікає з вагона. Сольовий розчин прискорює корозію кузова вагона; випаровуючись на ходових та гальмівних частинах вагона, залишає шар солі, що збільшує ризик виникнення аварійної ситуації. Можлива втрата вантажу через конструктивні зазори кузова вагона. Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» у Правилах вимагає погодження умов перевезення вантажів між відправником та залізницею, а у разі міжнародного перевезення – погодження між залізничними адміністраціями</p> |
| Альтернатива 2 | 2 | <p>Покращення схоронності вантажу під час перевезення. Втрата вантажу через конструктивні зазори кузова вагона будуть компенсуватися за рахунок внесення змін до Правил. Значне зменшення впливу атмосферних опадів на якість вантажу. Значне зменшення впливу вантажу на кузов вагона і, як наслідок, покращення збереженості рухомого складу. Зменшення ризику виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища. Гармонізація умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному перевезеннях. Витрати відправників на навантаження збільшуються за рахунок вартості вагонних вкладишів або м'яких контейнерів (близько 1500 грн на</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>1 вагон) або м'яких контейнерів (близько 90 грн за один м'який контейнер для 1 тонни вантажу) Водночас під час перевезення 512 тис. т (7382 вагона) солі із використанням вагонних вкладишів та м'яких контейнерів (біг-бег) буде упереджено втрату більше 10 тис. т вантажу, що складе в грошовому вираженні 1360 грн/тонна ціна солі технічної * 10 000 т = 13 600 тис. грн..</p> <p>При цьому витрати відправників на вагонні вкладиші: 7382 вагона (512 тис т у 2020 році) x 1500 грн/вагон складе 11 073 тис грн.</p> <p>Очевидно, що внаслідок дії регуляторного акта суб'єкти господарювання великого і середнього підприємництва можуть отримати 2 527 тис. грн вигоди за рахунок упередження втрати вантажу під час перевезень залізничним транспортом у вагонах відкритого типу.</p> |
|--|--|--|

| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу |
|--------------------------|--|--|--|
| Альтернатива 1 | Витрати відправників на використання вкладишів або м'яких контейнерів відсутні | Погіршення якості вантажу за рахунок впливу атмосферних опадів. Можлива втрата вантажу через конструктивні зазори люків напіввагона. Розчиняючись у воді сіль витікає з вагона. Сольовий розчин прискорює корозію кузова вагона. | Цей спосіб перевезення здійснює системний негативний вплив на якість вантажу, схоронність вантажу, збереженість рухомого складу, довкілля. Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат |

| | | | |
|----------------|--|--|--|
| | | Випаровуючись на ходових та гальмівних частинах вагона, сольовий розчин залишає шар солі, що збільшує ризик виникнення аварійної ситуації. | мінеральний «Галіт» у Правилах вимагає погодження умов перевезення вантажів. |
| Альтернатива 2 | <p>Покращення схоронності вантажу під час перевезення. Значне зменшення впливу атмосферних опадів на якість вантажу.</p> <p>Значне зменшення впливу вантажу на кузов вагона і, як наслідок, покращення збереженості рухомого складу.</p> <p>Зменшення ризику виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища</p> <p>Надає відправникам можливість вибору пакувальних матеріалів (вагонні вкладиші або м'які контейнери).</p> <p>Водночас під час перевезення 512 тис т (7382 вагона) солі із використанням вагонних вкладишів та м'яких контейнерів (біг-бег) буде упереджено втрату більше 10 тис т. вантажу, що</p> | Витрати відправників на навантаження збільшуються за рахунок вартості вагонних вкладишів або м'яких контейнерів (близько 1500 грн на 1 вагон) або м'яких контейнерів (близько 90 грн за один м'який контейнер для 1 тонни вантажу) | Прийняття регуляторного акта дозволить забезпечити схоронність вантажу, його якість, збереженість рухомого складу та охорону довкілля. Гармонізація умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>складе в грошовому вираженні 1360 грн/тонна ціна солі технічної * 10 000 т = 13 600 тис. грн..</p> <p>При цьому витрати відправників на вагонні вкладиші: 7382 вагона (512 тис. т у 2020 році) x 1500 грн/вагон складе 11 073 тис грн.</p> <p>Очевидно, що внаслідок дії регуляторного акта суб'єкти господарювання великого і середнього підприємництва можуть отримати 2 527 тис. грн вигоди за рахунок упередження втрати вантажу під час перевезень залізничним транспортом у вагонах відкритого типу.</p> | | |
|--|---|--|--|

| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
|----------------|--|--|
| Альтернатива 1 | Цей спосіб не може бути застосований, оскільки залишаються незадовільними умови перевезення вантажу, а саме: схоронність вантажу, збереженість рухомого складу, безпека перевезень та охорона довкілля. Умови перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному перевезеннях | Відсутні |

| | | |
|----------------|--|----------|
| | вимагають гармонізації | |
| Альтернатива 2 | Є оптимальним способом досягнення поставлених цілей, оскільки дасть змогу зменшити вплив атмосферних опадів на вантаж, вантажу – на стінки, ходові та гальмівні частини вагона, довкілля. Покращення схоронності вантажу під час перевезення. Гармонізація умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях Надає відправникам можливість вибору пакувальних матеріалів (вагонні вкладиші або м'які контейнери) | Відсутні |

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

Механізмом, який забезпечить вирішення проблем, є прийняття регуляторного акта, що сприятиме покращенню перевізного процесу при перевезенні солі у напіввагонах.

1. Механізм дії регуляторного акта.

Основним механізмом для розв'язання визначеної проблеми є прийняття наказу та фактична реалізація його положень.

Після оприлюднення зареєстрованого Мін'юстом регуляторного акта всі вантажовласники відправлятимуть вантажі у вагонах відкритого типу: «Сіль комова (брикети, брили, солєблоки)» та «Сіль технічна (сіль кам'яна)» виключно із застосуванням вагонних вкладишів та м'яких контейнерів, «Концентрат мінеральний «Галіт» у вагонних вкладишах та м'яких контейнерах та «Маса електродна» навалом.

Обов'язкове застосування вагонних вкладишів та м'яких контейнерів під час перевезення вантажів «Сіль комова (брикети, брили, солєблоки)», «Сіль технічна (сіль кам'яна)» «Концентрат мінеральний «Галіт», зменшить вплив атмосферних опадів на вантаж, вантажу – на стінки, ходові та гальмівні частини вагона, довкілля та забезпечить покращення схоронності вантажу під час перевезення. Також буде забезпечення гармонізація (спрощення) умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях, оскільки не передбачатиме додаткового погодження відправок

вантажів з перевізниками, зокрема АТ «Укрзалізниця», що спростить ведення бізнесу суб'єктів господарювання.

Також регуляторний акт надає відправникам можливість вибору пакувальних матеріалів (вагонні вкладиші або м'які контейнери).

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію.

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

Суб'єктам господарювання необхідно під час навантаження вантажів «Сіль комова (брикети, брили, солеблоки)», «Сіль технічна (сіль кам'яна)» «Концентрат мінеральний «Галіт» забезпечити розміщення вагонних вкладишів у піввагонах перед навантаженням вантажу та остаточне запакування вантажу після навантаження. Така процедура наразі проводиться суб'єктами господарювання під час експорту зазначених вантажів, а у процесі впровадження регуляторного акта в дію також буде застосовуватись і для внутрішніх перевезень територією України.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії 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 впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта дасть змогу підприємствам та користувачам залізничного транспорту незалежно від форми власності функціонувати в рівних умовах.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади.

Проведення М-тесту недоцільно, тому що регуляторний акт не поширюється на суб'єктів малого підприємництва.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Зміна строку дії акта можлива в разі зміни правових актів, відповідно до норм яких розроблено наказ.

Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;

кількість суб'єктів господарювання або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта, – всі суб'єкти господарювання, які здійснюють перевезення зазначених вантажів залізничним транспортом;

обсяги перевезень вантажу «Сіль комова (брикети, брили, солеблоки)» (з кодом ЄТСНВ 53102), «Сіль технічна (сіль кам'яна)» (з кодом ЄТСНВ 53106), «Концентрат мінеральний «Галіт» (з кодом ЄТСНВ 24212) та «Маса електродна» (з кодом ЄТСНВ 47308)

доходи перевізника від перевезень вантажу «Сіль комова (брикети, брили, солеблоки)» (з кодом ЄТСНВ 53102), «Сіль технічна (сіль кам'яна)» (з кодом ЄТСНВ 53106), «Концентрат мінеральний «Галіт» (з кодом ЄТСНВ 24212) та «Маса електродна» (з кодом ЄТСНВ 47308);

кількість втраченого вантажу та заявлених претензій до АТ «Укрзалізниця» за несхоронність вантажів під час перевезень.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та фізичних осіб щодо регуляторного акта – середній. Суб'єкти господарювання та фізичні особи будуть поінформовані стосовно основних положень акта шляхом розміщення наказу на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України (за адресою www.mtu.gov.ua).

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

Базове відстеження результативності дії вказаного регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії буде проводитися через рік після набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження, – статистичні дані за основними показниками результативності дії регуляторного акта та дані, отримані шляхом дослідження показників.

Виконавець заходів – Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

«___» _____ 2021 р.



Додаток 2
до аналізу впливу регуляторного акта
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів
у вагонах відкритого типу»

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

| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п'ять років |
|------------------|--|---------------|----------------|
| 8 | Інші витрати. Відправниками будуть витрачатися додаткові кошти при перевезенні вантажів: | | |
| | 8.1 вартість вагонних вкладишів, тис. грн; | 1582 | 7910 |
| | 8.2 вартість м'яких контейнерів, тис. грн. | 6583 | 32915 |
| 9 | РАЗОМ, тис. гривень: | | |
| | 9.1 вартість вагонних вкладишів, тис. грн; | 1582 | 7910 |
| | 9.2 вартість м'яких контейнерів, тис. грн. | 6583 | 32915 |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 7 | 7 |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), тис гривень: | | |
| | 11.1 з використанням вагонного вкладиша, тис. грн; | 11073 | 55365 |
| | 11.2 з використанням м'яких контейнерів, тис. грн. | 46080 | 230400 |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п'ять років |
|---|--------------|---------------------|------------------------|
| Витрати на придбання, тис. грн: | | | |
| 1. вагонного вкладиша: | 1582 | 1582 | 7910 |
| вартість вагонного вкладиша – 1500 грн; | | | |
| кількість суб'єктів господарювання – 7; | | | |
| обсяг перевезення за 2020 р. – 512 тис. т; | | | |
| фактична кількість вагонів за 2020 р. – 7382; | | | |
| 7382 вагона : 7 = 1055 вагонів; | | | |
| 1055 вагонів x 1500 грн = 1582 тис.грн; | | | |



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000046E42F009C008800
Підписувач Клімашевський Анатолій Миколайович
Дійсний з 09.09.2020 00:00:00 по 09.09.2022 00:00:00

| | | | |
|--|------|------|-------|
| 2. м'яких контейнерів: вартість м'яких контейнерів – 90 грн за одиницю (вантажопідйомністю 0,001 тис. т), кількість суб'єктів господарювання – 7, обсяг перевезення за 2020 р. – 512 тис. т; 512 тис.т : 7 = 73,143 тис.т; 73,143 тис.т : 0,001 т = 73143 м'яких контейнерів; 73143 м'яких контейнерів x 90 грн = 6583 тис.грн. | 6583 | 6583 | 32915 |
|--|------|------|-------|