



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 перепогодження проєкт наказу «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» (далі – проєкт наказу).

Просимо погодити проєкт наказу.

- Додатки: 1. Копія проєкту наказу на 2 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проєкту наказу на 18 арк. в 1 прим.
3. Копія повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.
4. Додаткові матеріали на 8 арк.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Юрій Томчук 351 48 79



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

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 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

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;

уникнення 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 мінеральний «Галіт» (код ЄТСНВ 242128) у вагонних вкладишах та м'яких</p>

	<p>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 контакт стінок та підлоги вагонів з сіллю прискорює</p>

		їх корозію, що при тривалому використанні вагонів для таких перевезень призводить до їх псування. Можлива втрата вантажу при перевезенні. При обсязі перевезення солі у 2020 році 512 тис. т втрата вантажу може досягати більше 10 тис. т
Альтернатива 2	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. Значне зменшення впливу вантажів на кузов вагона і, як наслідок, покращення збереженості рухомого складу. Зменшення ризику виникнення аварійних ситуацій та забруднення навколишнього природного середовища. Покращується схоронність вантажу при перевезенні	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* господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	4	-	-	7

(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 Правилах вимагає погодження умов перевезення вантажів</p>

		між відправником та залізницею, а у разі міжнародного перевезення – погодження між залізничними адміністраціями
Альтернатива 2	<p>Забезпечення вимог законодавства у частині перевезення вантажів (сіль комова, сіль 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 11 073 тис грн.</p> <p>Очевидно, що внаслідок дії регуляторного акта</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>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).</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.</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 суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення	Відсутні витрати

<p>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 (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
--	---	---

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 1 вагон) або м'яких контейнерів (близько 90 грн за один м'який контейнер для 1 тонни вантажу) Водночас під час перевезення 512 тис.</p>

		<p>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	<p>Погіршення якості вантажу за рахунок впливу атмосферних опадів.</p> <p>Можлива втрата вантажу через конструктивні зазори люків напіввагона.</p> <p>Розчиняючись у воді сіль витікає з вагона. Сольовий розчин прискорює корозію кузова вагона.</p> <p>Випаровуючись на ходових та гальмівних частинах вагона,</p>	<p>Цей спосіб перевезення здійснює системний негативний вплив на якість вантажу, схоронність вантажу, збереженість рухомого складу, довкілля.</p> <p>Відсутність вантажів «Маса електродна» та «Концентрат мінеральний «Галіт» у Правилах вимагає</p>

		сольовий розчин залишає шар солі, що збільшує ризик виникнення аварійної ситуації.	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 складе в грошовому вираженні 1360 грн/тонна ціна солі технічної * 10 000 т = 13 600 тис. грн..</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>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	<p>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 вимагають гармонізації</p>	Відсутні
Альтернатива 2	<p>Є оптимальним способом досягнення поставлених цілей, оскільки дасть змогу зменшити вплив</p>	Відсутні

	<p>атмосферних опадів на вантаж, вантажу – на стінки, ходові та гальмівні частини вагона, довкілля.</p> <p>Покращення схоронності вантажу під час перевезення.</p> <p>Гармонізація умов перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях</p> <p>Надає відправникам можливість вибору пакувальних матеріалів (вагонні вкладиші або м'які контейнери)</p>	
--	--	--

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 або м'яких контейнерів, «Концентрат мінеральний «Галіт» у вагонних вкладишах або 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, солєблоки)», «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;

розмір коштів і час, який витратять суб'єкти господарювання на виконання вимог 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 через один рік після набрання чинності актом.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії буде проводитися 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

Олександр КУБРАКОВ

« ___ » _____ 2021 р.

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ

(найменування органу юстиції)

ПОГОДЖУЮ

Директор Департаменту

(керівник самостійного структурного підрозділу державної реєстрації нормативно-правових актів)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник Міністра

(заступник керівника органу юстиції)

_____ **Наталія ЖЕЛЕЗНЯК**

_____ **Олександр БАНЧУК**

_____ **травня 2021 року**

_____ **травня 2021 року**

ВИСНОВОК

про доопрацювання нормативно-правового акта

Міністерство інфраструктури України

(найменування міністерства, іншого органу, який прийняв нормативно-правовий акт)

Наказ від 12 травня 2021 року № 252

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

(вид, дата, номер та заголовок нормативно-правового акта)

13 травня 2021 року

(дата надходження до органу юстиції)

Стислий зміст нормативно-правового акта:

наказ Міністерства інфраструктури України від 12 травня 2021 року № 252 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу», виходячи з преамбули цього розпорядчого документа, прийнято суб'єктом нормотворення відповідно до підпунктів 2 та 5 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460.

Цим наказом внесено зміни у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 року № 542, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 10 вересня 2001 року за № 796/5987, якими доповнюється новими позиціями Перелік вантажів, перевезення яких допускається у вагонах відкритого типу.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Стисла інформація щодо:**1) проведення правової експертизи на відповідність його Конституції та законодавству України:**

за результатами правової експертизи наказу Міністерства інфраструктури України від 12 травня 2021 року № 252 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» та враховуючи вимоги пункту 8 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, встановлено, що його необхідно доопрацювати з метою приведення у відповідність до вимог законодавства, у тому числі правил нормопроектувальної техніки, установлених законодавством з питань документування управлінської діяльності, а саме:

абзац третій пункту 2 цього наказу необхідно доопрацювати, враховуючи вимоги Українського правопису, схваленого постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 року № 437, а саме слово «веб-сайті» замінити словом «вебсайті»;

зазначений наказ подано на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України з порушенням абзацу другого пункту 66 розділу II Типової інструкції з діловодства в міністерствах, інших центральних та місцевих органах виконавчої влади, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 17 січня 2018 року № 55, згідно з яким строк між датою зовнішнього погодження цього наказу, який підлягає державній реєстрації, і датою його прийняття не повинен перевищувати 60 днів, оскільки суб'єктом нормотворення в пакеті документів, поданому на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України надано зовнішні погодження цього наказу із Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (аркуш погодження від 08 жовтня 2020 року) та Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України (аркуш погодження від 13 листопада 2020 року), тобто з порушенням 60 денного строку дії зовнішнього погодження;

крім того цей наказ підписано Міністром інфраструктури України Криклієм Владиславом Артуровичем, який згідно з Постановою Верховної Ради України від 18 травня 2021 року № 1446-ІХ «Про звільнення Криклія В.А. з посади Міністра інфраструктури України» звільнений з посади Міністра інфраструктури України. Згідно з Постановою Верховної Ради України від 20 травня 2021 року № 1457-ІХ «Про призначення Кубракова О.М. на посаду Міністра інфраструктури України» Міністром інфраструктури України призначено Кубракова Олександра Миколайовича;

2) проведення експертизи на відповідність Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року і протоколам до неї з урахуванням практики Європейського суду з прав людини:

згідно з висновком Уповноваженого у справах Європейського суду з прав людини від 13 травня 2021 року зазначений нормативно-правовий акт відповідає Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року і протоколів до неї та практики Європейського суду з прав людини;

3) проведення експертизи на відповідність міжнародним договорам України, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, та зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС):

згідно з довідкою Управління правового співробітництва з міжнародними організаціями Департаменту міжнародного права Міністерства юстиції України від 24 травня 2021 року № 2282-12.3.2-21 зазначений нормативно-правовий акт не суперечить зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву ЄС;

4) проведення антикорупційної експертизи:

у зазначеному нормативно-правовому акті не виявлено положень, що сприяють або можуть сприяти вчиненню корупційних правопорушень (корупціогенні фактори);

5) проведення гендерно-правової експертизи:

відповідно до висновку Юридичного департаменту Міністерства інфраструктури України щодо проведення гендерно-правової експертизи у зазначеному нормативно-правовому акті відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків. Зазначений нормативно-правовий акт відповідає положенням міжнародно-правових актів з питань забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, є гендерно нейтральним;

6) проведення антидискримінаційної експертизи відповідно до інформації, наданої суб'єктом нормотворення у пояснювальній записці за формою, визначеною у додатку 4 до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950:

зазначений нормативно-правовий акт не містить положень, які створюють підстави для дискримінації (згідно з пунктом 7 пояснювальної записки Міністерства інфраструктури України до зазначеного нормативно-правового акта);

7) проведення цифрової експертизи відповідно до висновку Мінцифри (у разі якщо нормативно-правовий акт стосується питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку) або відповідно до інформації, наданої суб'єктом нормотворення у пояснювальній записці за формою, визначеною у додатку 4 до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950:

у пояснювальній записці Міністерства інфраструктури України до зазначеного нормативно-правового акта відсутня інформація щодо того, чи стосується зазначений нормативно-правовий акт питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних

електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку, що не відповідає пункту 7 додатка 2 до Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до органів юстиції та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 року № 34/5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 року за № 381/10661 (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26 березня 2020 року № 1207/5);

8) узгодження нормативно-правового акта із заінтересованими органами (у тому числі за вмовчанням):

зазначений нормативно-правовий акт погоджено з Державною регуляторною службою України (рішення від 16 квітня 2021 року № 206) та відповідно до листа Міністерства фінансів України від 25 червня 2020 року № 06040-05-5/19158 нормативно-правовий акт, до якого внесено зміни зазначеним нормативно-правовим актом, Міністерством фінансів України не погоджувався.

При цьому зазначений нормативно-правовий акт подано на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України з порушенням абзацу другого пункту 66 розділу II Типової інструкції з діловодства в міністерствах, інших центральних та місцевих органах виконавчої влади, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 17 січня 2018 року № 55, згідно з яким строк між датою зовнішнього погодження цього наказу, який підлягає державній реєстрації, і датою його прийняття не повинен перевищувати 60 днів, оскільки суб'єктом нормотворення в пакеті документів, поданому на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України надано зовнішні погодження цього наказу із Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (аркуш погодження від 08 жовтня 2020 року) та Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України (аркуш погодження від 13 листопада 2020 року), тобто з порушенням 60 денного строку дії зовнішнього погодження;

9) позиції уповноважених представників всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців, Уповноваженого Президента України з прав людей з інвалідністю, Урядового уповноваженого з прав осіб з інвалідністю, всеукраїнських громадських організацій осіб з інвалідністю, їх спілок (якщо нормативно-правовий акт стосується питань соціально-трудової сфери та/або прав осіб з інвалідністю):

зазначений нормативно-правовий акт не стосується питань соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю (згідно з пунктом 6 пояснювальної записки Міністерства інфраструктури України до зазначеного нормативно-правового акта);

Висновок:

враховуючи викладене, на прохання Міністерства інфраструктури України (лист від 26 травня 2021 року № 1911/47/14-21) та відповідно до пункту 11¹

Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, рекомендуємо наказ Міністерство інфраструктури України від 12 травня 2021 року № 252 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» повернути без державної реєстрації для доопрацювання з метою приведення у відповідність до правил Українського правопису, схваленого постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 року № 437, погодження з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України, а також підписання цього наказу Міністром інфраструктури України Кубраковим О.М.

(рекомендоване рішення органу юстиції про доопрацювання нормативно-правового акта та правові підстави його прийняття)

Заступник директора Департаменту –
начальник Управління державної реєстрації
нормативно-правових актів

Оксана РАДІОНЕНКО

(підпис)

Начальник відділу
приватного права

Марина МИРОНЕНКО

(підпис)

Провідний спеціаліст відділу
приватного права

Олексій ГОРПИНЧЕНКО

(підпис)



**МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ
УКРАЇНИ**
Мін'юст

вул. Архітектора Городецького, 13, м. Київ, 01001
тел.: (044) 364-23-93, факс: (044) 271-17-83
E-mail: callcentre@minjust.gov.ua,
themis@minjust.gov.ua,
Web: <http://www.minjust.gov.ua>,
код згідно з ЄДРПОУ 00015622

**Міністерство
інфраструктури України**

**Щодо повернення нормативно-правового
акта без державної реєстрації для доопрацювання**

Згідно з наказом Міністерства юстиції України від 28 травня 2021 року № 1894/5 «Про повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації для доопрацювання» повертаємо без державної реєстрації для доопрацювання наказ Міністерства інфраструктури України від 12 травня 2021 року № 252 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу».

Одночасно зазначаємо, що відповідно до пункту 11¹ Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, у разі повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації суб'єкт нормотворення повинен врахувати всі висловлені органом державної реєстрації зауваження та усунути виявлені порушення і протягом місяця повторно подати акт на державну реєстрацію або надати органу державної реєстрації копію документа про скасування такого акта.

Термін доопрацювання – до 24 червня 2021 року.

- Додатки:
1. Нормативно-правовий акт на 2 арк. в 1 прим.
 2. Копія наказу про доопрацювання нормативно-правового акта на 2 арк. в 1 прим.
 3. Копія висновку про доопрацювання нормативно-правового акта на 5 арк. в 1 прим.
 4. Довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЕС) на 1 арк. в 1 прим.
 5. Висновок про проведення гендерно-правової експертизи на 2 арк. в 1 прим.
 6. Висновок Міністерства юстиції України щодо відповідності положенням Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та практиці Європейського суду з прав людини на 1 арк. в 1 прим.
 7. Матеріали погодження на 31 арк. в 1 прим.

**Директор Департаменту
реєстрації та систематизації
правових актів**

Наталія ЖЕЛЕЗНЯК



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Ідентифікатор: 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

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
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень.	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень.	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень.	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень.	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень.	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень.	-	-
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 підприємства
Документ СЕД МІУ ПІ-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



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
Середні витрати на придбання, тис. грн:			
1. вагонного вкладиша: 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; $7382 \text{ вагона} : 7 = 1055 \text{ вагонів};$ $1055 \text{ вагонів} \times 1500 \text{ грн} = 1582 \text{ тис.грн};$	1582	1582	7910
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; $512 \text{ тис.т} : 7 = 73,143 \text{ тис.т};$ $73,143 \text{ тис.т} : 0,001 \text{ т} = 73143 \text{ м'яких контейнерів};$ $73143 \text{ м'яких контейнерів} \times 90 \text{ грн} = 6583 \text{ тис.грн.}$	6583	6583	32915



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____ на № _____ від _____ 20__ р.

РІШЕННЯ

про погодження проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листами Міністерства інфраструктури України від 19.03.2021 № 897/47/14-21 та від 15.04.2021 № 1288/47/14-21.

За результатами розгляду проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, доопрацьованого в робочому порядку, на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», та керуючись частиною четвертою статті 21 цього Закону, Державна регуляторна служба України

вирішила:

погодити проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу».

Голова

Олексій КУЧЕР

30 02210109638 00001

Документ № 088/МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Складений з 25.05.2021 00:00:00 до 24.05.2023 23:59:59
3.0472021
Кирівич
Кирівич
50220021000003BF53000408B8E00



АРКУШ ПОГОДЖЕННЯ

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

ПОГОДЖЕНО:

**Голова Державної регуляторної
служби України**

Олексій КУЧЕР

“ ____ ” _____ 2021 р.



Про виконання змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Наказ Міністерства інфраструктури України щодо змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Проекти наказу Міністерства інфраструктури України щодо змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

Про виконання змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Наказ Міністерства інфраструктури України щодо змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Проекти наказу Міністерства інфраструктури України щодо змін у додаток до Правил перевезення вантажів у власних вагонах типу...

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

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

Відповідно до підпунктів 2 та 5 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (із змінами), з метою зменшення негативного впливу на навколишнє середовище під час перевезень вантажів залізничним транспортом, збереження рухомого складу, підвищення безпеки руху, **н а к а з у ю:**

1. Внести 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 (із змінами), такі зміни:

1) після позиції «Концентрат марганцевої руди – 14203» доповнити новою позицією такого змісту:

«

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

»;

2) після позиції «Маса анодна – 47303» доповнити новою позицією такого змісту:

«

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

»;

3) позиції «Сіль комова (брикети, брили, солєблоки) – 53102» та «Сіль технічна (сіль кам'яна) – 53106» викласти в такій редакції:

«

Сіль комова (брикети, брили, солєблоки) в вагонних вкладишах та контейнерах	53102
---	-------



Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Сіль технічна (сіль кам'яна) в вагонних вкладишах та м'яких контейнерах

53106

».

2. Директорату залізничного транспорту (Федоренко О.) забезпечити подання цього наказу до Міністерства юстиції України на державну реєстрацію в установленому порядку.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити 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 залишаю за собою.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ