



УКРАЇНА  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба  
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» (далі – проєкт наказу).

- Додатки: 1. Проєкт наказу на 2 арк. в 1 прим.  
2. Аналіз регуляторного впливу проєкту наказу на 21 арк. в 1 прим.  
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.  
4. Порівняльна таблиця на 3 арк. в 1 прим.

Перший заступник Міністра

Дмитро АБРАМОВИЧ

407271 \*

Катерина Ярмоленко 351 41 17



№2543/47/14-20 від 05.08.2020

80 06 08 6840/0/19-20



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» **н а к а з у ю:**

1. Внести до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 341/16357 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205), такі зміни:

1) позицію 9 викласти в такій редакції:

«

9	Порожні вагони перевізника, власні перевізника, власні та орендовані (плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17), вагони з провідниками	421034, 421180, 421195, 421208, 421161, 693157	1,885**
---	--	--	---------

».

2) доповнити Коефіцієнти новою приміткою такого змісту:  
«\*\*Для кодів 421034, 421180, 421195, 421208, 421161 та 693157 з 01 січня 2021 року застосовується коефіцієнт 2,656.».

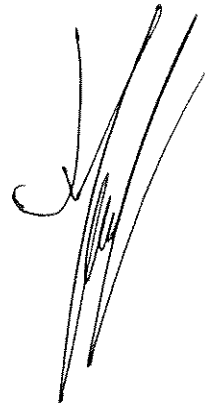
2. Директорату залізничного транспорту (О. Федоренку) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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

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

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів**  
**Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у**  
**межах України та пов'язані з ними послуги»**

**I. Визначення проблеми**

Проблемою, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, є чинна тарифна політика під час перевезення порожніх вагонів, для яких встановлено розподіл тарифів на три класи залежно від того, з-під вивантаження якого вантажу порожній вагон слідує під завантаження, в (із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо, що призводить до збитковості таких перевезень та перехресного субсидування, а також дає можливість для недобросовісного маніпулювання тарифами.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України за погодженням з Мінекономіки і Мінфіном встановлює тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Тарифи на перевезення порожніх вагонів визначаються із використанням Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 341/16357 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205) (далі – тарифи Збірника тарифів).

На перевезення порожніх вагонів встановлено розподіл тарифів на три класи залежно від того, з-під вивантаження якого вантажу порожній вагон слідує під завантаження, в(із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо, а саме: з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу та вантажів позакласної групи – 1,242; з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу – 1,885; з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу, в(із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо – 3,023.

Тобто тарифи на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи і вантажів 1-го тарифного класу відрізняються від тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу в 1,5 раза, а від тарифів з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу відрізняються майже в 2,5 раза, що зумовлює відповідне перехресне субсидування між вантажами та недобросовісне маніпулювання тарифами. Так, при відправленні порожніх вагонів з-під вантажів 3-го тарифного класу невірною зазначається в перевізних документах інформація про попередній вантаж, що перевозився, яка впливає на розрахунок тарифів.

Майже всі перевезення порожніх вагонів (крім перевезень з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; з провідниками; в (із) ремонт(у); пересилка після вивантаження на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію) є збитковими і здійснюються з від'ємною рентабельністю (-53% з-під вивантаження низьковартісних вантажів та вантажів 1-го тарифного класу та -29% з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу).

При цьому виконання цих перевезень залізничним транспортом не має технічних або технологічних відмінностей, здійснюється за однаковими витратами і вимагає уніфікації цих тарифів.

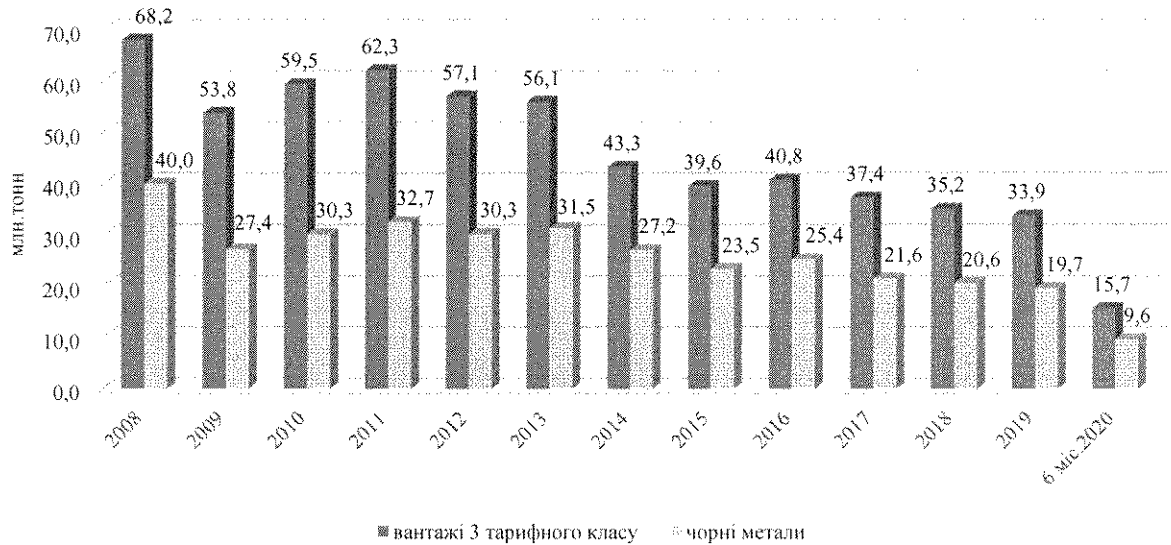
Перевезення	Середня відстань перевезення, км	Тариф, грн/вагон		Відхилення, (+/-)	Собівартість, грн/вагон	Рентабельність	
		діючий	з дня офіційного опублікування (1 етап)			при діючому тарифі	при єдиному коефіцієнті (1 етап)
з-під низьковартісних вантажів та 1-го тарифного класу	468	1533	2326	793	3277	-53,23	-29%
з-під вантажів 2-го тарифного класу		2326		0		-29,02	
з-під вантажів 3-го тарифного класу		3730		-1404		13,83	

Діюча система тарифікації утворює дисбаланс економіки, оскільки покриття збиткових видів діяльності АТ «Укрзалізниця» здійснюється за рахунок прибуткових видів діяльності. При цьому обсяг прибуткових перевезень щороку зменшується у зв'язку зі зменшенням виробництва товарів, які відносяться до 3 тарифного класу вантажів (в першу чергу, чорних металів).

Обсяги перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) постійно зменшуються, і за прогнозами АТ «Укрзалізниця» зростання таких вантажів не очікується. Так, з

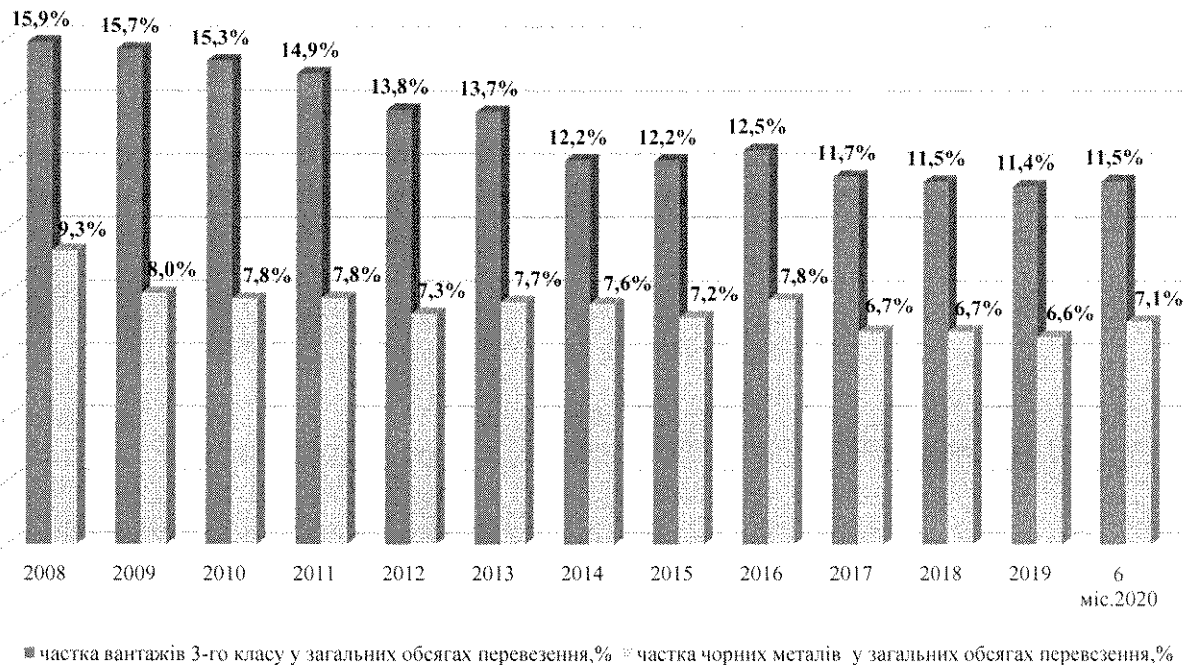
2008 до 2019 року обсяги вантажів 3-го тарифного класу, у т. ч. чорних металів, зменшились у 2 рази.

Обсяги перевезення вантажів 3 тарифного класу та чорних металів в межах України (внутрішньодержавне+експорт+імпорт)



Частка перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) з 2008 року зменшилася з 15,9% до 11,5%, у т. ч. частка чорних металів зменшилась з 9,3% до 7,1%.

Частка перевезення вантажів 3-го тарифного класу і чорних металів в загальних обсягах перевезення в межах України (внутрішньодержавне+експорт+імпорт)



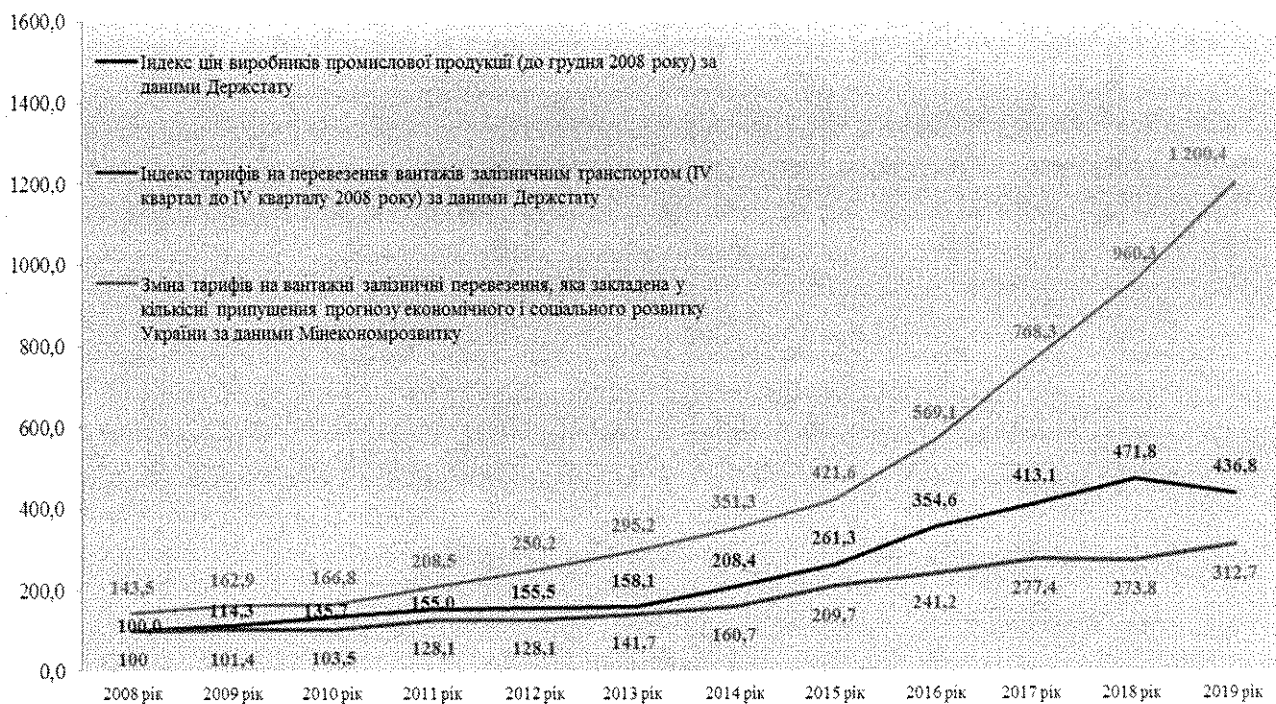
Відповідно запроваджені у 2009 році у Збірнику тарифів принципи перехресного субсидування різних видів перевезень вантажів та порожніх вагонів підлягають перегляду, оскільки:

- структурні зміни в економіці України, викликані зміною структури виробництва, а також анексією Криму та тимчасовою окупацією деяких регіонів Донецької та Луганської областей, призвели до зменшення обсягів виробництва та, як наслідок, перевезення високовартісних вантажів;

- зростання витрат на перевезення з незалежних від АТ «Укрзалізниця» причин відбувалось більшими темпами, ніж індексація тарифів.

Це призвело до того, що прибуткові види діяльності більше не перекривають збитків як від перевезення низьковартісних вантажів та порожніх вагонів, так і збитки від пасажирських перевезень.

Основною причиною такої ситуації є те, що на сьогодні не забезпечується виконання положень нормативно-правових актів, які регулюють ціноутворення на залізничному транспорті. І, як наслідок, фактичний рівень зміни тарифів завжди менший, ніж закладений у кількісній припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України. Так, за даними Державної служби статистики України з 2009 року по 2019 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 71,6%, а зміна тарифів на вантажні залізничні перевезення, яка закладена у кількісній припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України, випереджає ІТ у 3,83 раза.



Тим не менше, одноразове підвищення тарифів на перевезення порожніх вагонів хоча б до рівня собівартості може призвести до негативних наслідків для економіки України. У зв'язку з цим, вирівнювання дисбалансу в тарифах на

залізничні перевезення пропонується розпочати з тарифів на перевезення порожніх вагонів.

Для зменшення ризиків для економіки країни та вітчизняних виробників уніфікацію тарифів на перевезення порожніх вагонів та встановлення їх на рівні собівартості пропонується здійснити поступово двома етапами:

на першому етапі встановити єдиний коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів у розмірі 1,885 на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; рефрижераторні вагони та криті, переобладнані з рефрижераторних вагонів, фітингові платформи, вагони для перевезення легкових автомобілів та контрейлерних перевезень (усі перевезення).



Тобто тариф на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи і вантажів 1-го тарифного класу збільшиться на 51,8%, а з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу зменшиться на 37,6%.

Здійснення уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів з 01.09.2020 дозволить збільшити доходні надходження АТ «Укрзалізниця» від перевезень на 0,383 млрд грн до кінця року, що передбачено фінансовим



планом АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.07.2020 №927;

на другому етапі встановити з 01.01.2021 коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів у розмірі 2,656, що відповідатиме рівню собівартості перевезення порожніх вагонів. Тобто тариф на перевезення порожніх вагонів збільшиться на 40,9%. При цьому при перевезенні порожніх вагонів з-під вантажів 3-го тарифного класу будуть нижчими на 12,1% від діючих на сьогодні тарифів. Впровадження в дію проєкту наказу дозволить збільшити доходні надходження АТ «Укрзалізниця» від перевезень на 2,9 млрд грн за 2021 рік.

Встановлення єдиного коефіцієнта до тарифів Збірника тарифів та приведення тарифів до рівня собівартості можливо здійснити тільки шляхом прийняття відповідного наказу Міністерства інфраструктури України.

Прийняття цього наказу дозволить:

на першому етапі:

частково зменшити збитковість перевезень порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами;

уніфікувати тарифи для порожнього пробігу вагонів, тим самим уникнути нелогічності відмінності тарифів на перевезення порожніх вагонів;

виключити можливість недобросовісного маніпулювання тарифами;

одержати доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень до кінця року в сумі 0,38 млрд грн;

збільшити додаткові податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 11,9 млн грн;

на другому етапі:

встановити тарифи на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості;

виключити збиткові перевезення порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами;

одержати доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень у 2021 році в сумі 2,9 млрд грн;

збільшити додаткові податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 90,1 млн грн.

Кошти, отримані від першого етапу уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів, у сумі 0,383 млрд грн буде направлено на збільшення фінансової можливості для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, відповідно до потреб галузевих департаментів, а також на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		-
Держава	+	

Суб'єкти господарювання*	+	
--------------------------	---	--

\*Кількість суб'єктів господарювання за 2020 рік – 2752, у т.ч. 385 – власники вагонів та 106 – оператори (кількість потенційних учасників перевізного процесу періодично змінюється).

Суб'єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень:  
перевізник;

вантажовідправники, вантажоодержувачі (далі – вантажовласники), які є учасниками процесу перевезення залізничним транспортом порожніх вагонів;  
власники вагонів;  
оператори.

Проблема не справлятиме значного впливу на суб'єктів великого, середнього та малого підприємства, оскільки запропонована уніфікація тарифу для порожнього пробігу вагонів до кінця року складе лише 6%, що не перевищуватиме запланованих у кількісних припущеннях основних прогнозних макропоказників економічного й соціального розвитку України на 2020 рік, схвалених постановою Кабінету Міністрів України від 15 травня 2019 року № 555 «Про схвалення основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2020 рік» (зі змінами). У 2021 році, за умови приведення тарифів до рівня собівартості на перевезення порожніх вагонів складе 40,9%. При цьому при перевезенні порожніх вагонів з-під вантажів 3-го тарифного класу тарифи будуть нижчими на 12,1% від діючих на сьогодні тарифів.

## II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є зміна рівня тарифів на перевезення порожніх вагонів, встановлення єдиного коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, виключення можливості недобросовісного маніпулювання тарифами, виключення збитковості перевезень порожніх вагонів, скорочення перехресного субсидування між вантажами, що реалізується тільки шляхом прийняття відповідного наказу Мінінфраструктури, яким будуть внесені зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1.	Збереження чинного регулювання. Не застосовується система уніфікації тарифних класів, збиткові перевезення, різний рівень тарифів на однакові перевезення порожніх вагонів, можливість недобросовісного маніпулювання тарифами.

Альтернатива 2.	<p>Прийняття регуляторного акта, який забезпечить:</p> <p>на першому етапі: уніфікацію тарифів на перевезення порожніх вагонів та встановлення єдиного коефіцієнта до тарифів Збірника тарифів на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу;</p> <p>на другому етапі: встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості.</p> <p>Альтернатива дозволить:</p> <p>уніфікувати тарифи на перевезення порожніх вагонів; встановити єдиний коефіцієнт незалежно від виду перевезень; виключити збиткові перевезення порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами; виключити можливість недобросовісного маніпулювання тарифами; одержати доходи від перевезень: на першому етапі: до кінця 2020 року в сумі 0,383 млрд грн; на другому етапі: в 2021 році в сумі 2,9 млрд грн; збільшити додаткові податкові надходження до Державного бюджету України на першому етапі - в сумі 11,9 млн грн, на другому етапі – 90,1 млн грн.</p>
Альтернатива 3.	<p>Прийняття регуляторного акта, який забезпечить:</p> <p>на першому етапі: уніфікацію тарифів на перевезення порожніх вагонів та встановлення єдиного коефіцієнта до тарифів Збірника тарифів на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу;</p> <p>на другому етапі: встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості та з урахуванням рентабельності 5%.</p> <p>Альтернатива дозволить:</p> <p>уніфікувати тарифи на перевезення порожніх вагонів; встановити єдиний коефіцієнт незалежно від виду</p>

	перевезень; виключити збитковість перевезень порожніх вагонів; одержати доходи від перевезень за 2020-2021 роки в сумі 4,02 млрд грн.
--	---

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині, тому що розподіл класів тарифів визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	-	Недоотримання Державним бюджетом України додаткових податкових надходжень у сумі 11,9 млн грн до кінця поточного року.
Альтернатива 2.	Забезпечення виконання вимог законодавства в частині: вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, застосування системи зближення класів тарифів на перевезення порожніх вагонів, уніфікація тарифів незалежно від виду перевезень; на першому етапі зменшення збитковості перевезень порожніх вагонів; виключення можливості недобросовісного маніпулювання тарифами; на другому етапі: встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості; виключення збитковості перевезень порожніх вагонів. Отримання державним	Відсутні

	бюджетом України додаткових податкових надходжень у сумі 11,9 млн грн до кінця поточного року, та у 2021 році – 90,1 млн грн.	
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових податкових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	Можливе погіршення показників рентабельності значної кількості підприємств, що здійснюють перевезення спеціальних (спеціалізованих) порожніх вагонів без попутного завантаження, збільшення собівартості вантажів позакласної групи та вантажів 1-го тарифного класу.

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	н/д	н/д	н/д	-	2 752, у т.ч. 385 – власники вагонів та 106 – оператори
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	н/д	н/д	н/д	-	100

\*Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, за групами визначити неможливо, оскільки, за інформацією Держстату, суб'єкт господарювання може належати до групи «Великі», при цьому частка перевезень залізничним транспортом буде зовсім незначна, та навпаки.

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	Можливість перевозити порожні вагони з-під вантажів позакласної	Додаткові витрати вантажовласників не виникають.