



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 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 4 арк. в 1 прим.
2. Пояснювальна записка до проєкту наказу на 8 арк. в 1 прим.
3. Аналіз регуляторного впливу на 18 арк. в 1 прим.
4. Порівняльна таблиця до проєкту наказу на 6 арк. в 1 прим.
5. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Катерина Ярмоленко 351 41 17



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту 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»

1. Мета

Метою прийняття проєкту 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) є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів та порожніх вагонів, врегулювання питання щодо часткового зменшення перехресного субсидування між вантажами.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

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 затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем 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 (зі змінами) (далі – тарифи Збірника тарифів).

Розподіл вантажів за тарифними класами розпочато з 1997 року на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 року № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» з урахуванням фактору платоспроможності по роду вантажу. Наразі розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Такою диференціацією передбачено встановлення зниженого тарифу на перевезення відносно дешевих вантажів з високою часткою транспортних витрат в кінцевій ціні, та адекватне підвищення тарифів за перевезення високовартісних товарів у межах встановленого середнього рівня тарифів. Основною метою цієї постанови було суттєве зниження тарифів на перевезення низьковартісних стратегічно важливих для держави вантажів, перевезення яких субсидувались за рахунок прибуткових високовартісних.

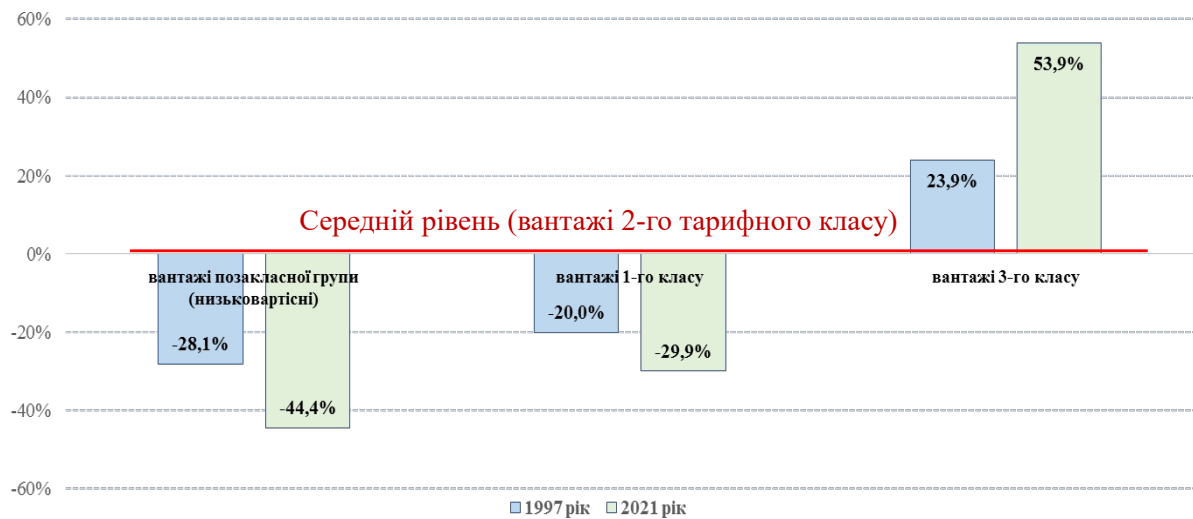
Так, тарифи для низьковартісних вантажів у 1997 році встановлювалися на 28,1% нижчими, ніж середній рівень тарифів (за середній рівень прийняті тарифи 2-го тарифного класу), для вантажів 1-го тарифного класу – на 20% нижче середнього рівня, а для вантажів 3-го тарифного класу (з урахуванням



Одружіння та нафтопродуктів) – на 23,9% вищими середнього рівня.
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

З того часу і до сьогодні диспропорція між рівнями тарифних класів постійно збільшувалась. Співвідношення тарифів, зазначено на малюнку 1.

Відсоток співвідношення тарифів до середнього рівня тарифів



При цьому, плата за перевезення вантажів 1-го та 3-го класів відрізняється більше ніж удвічі, а позакласної групи вантажів (щебню та баласту (щебню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі, концентрату мінерального «Галіт» (далі – вантажі позакласної групи)) та 3-го класу – майже у 3 рази, в той час як витрати на транспортування не залежать від роду вантажу у вагоні.

Необхідно зазначити, що в загальних обсягах перевезення вантажі позакласної групи та 1-го тарифного класу становлять близько 70 %. Перевезення вантажів позакласної групи здійснюються з від'ємною рентабельністю. Найбільшу частку в обсягах перевезень вантажів 1-го тарифного класу займають руда залізна, вугілля, добрива мінеральні, цемент, вапняк для флюсування, сировина вогнетривка, тощо, перевезення яких здебільшого також нерентабельні.

Найбільшу частку в обсягах перевезень позакласної групи вантажів займає щебінь гранітний, обсяги якого за 2020 рік збільшились на 35,9% у порівнянні з 2019 роком, на що переважно вплинула реалізація спільного національного проєкту Президента та Уряду «Велике будівництво», мета якого – побудувати необхідні об'єкти інфраструктури по всій Україні. Перевезення вантажів позакласної групи наразі здійснюються за найнижчими тарифами.

На перевезення порожніх вагонів також 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 подекуди недобросовісне маніпулювання тарифами.

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 (у 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 року до 2020 року обсяги вантажів 3-го тарифного класу, у т. ч. чорних металів, зменшились у 2 рази.

Частка перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) з 2008 року зменшилася з 15,9% до 10,8%, у т. ч. частка чорних металів зменшилась з 9,3% до 6,6%.

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 відбувалося 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 збитків 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 по 2020 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 60%.

Порівняння динаміки індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом

З метою зменшення перехресного субсидування перевезення вантажів пропонується зміна державних регульованих тарифів на перевезення вантажів.

Водночас у 2021 році будуть змінені умови, що не залежать від господарської діяльності, зокрема:

зростання цін – прогнозний індекс цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) – 108,7%,

відповідно до Державного бюджету України на 2021 рік мінімальна заробітна плата збільшилась з 01 січня на 1 000 грн, з 01 грудня вона буде збільшена ще на 500 грн.

3. Основні положення проекту акта

Основними положеннями проекту наказу є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів, скорочення перехресного субсидування між вантажами, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, які вирішуються тільки шляхом внесення відповідним наказом Мінінфраструктури змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Зміну рівня тарифів пропонується здійснити шляхом:

- встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022;
- встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Прийняття зазначеного рішення може бути першим кроком на шляху ліквідації розподілу вартості перевезення за тарифними класами вантажів, що власне передбачено Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки. Для зменшення ризиків для економіки країни та вітчизняних виробників зміну рівня тарифів пропонується здійснювати поступово.

4. Правові аспекти

У цій сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти:
 Господарський кодекс України;
 Закон України «Про ціни і ціноутворення»;
 Закон України «Про транспорт»;
 Закон України «Про залізничний транспорт»;
 Закон України «Про природні монополії»;
 постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548
 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів
 міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Прийняття проекту наказу з 01 вересня 2021 року дозволить:
 скоротити перехресне субсидування між вантажами;
 привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи
 і 1-го тарифного класу;

за прогностичними розрахунками одержати додаткові доходи
 АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з
 ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022
 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі
 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних
 засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та
 інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити
 кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху
 поїздів;

здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95
 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію
 електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд
 господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового
 рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Реалізація проекту наказу не потребує фінансування з державного чи
 місцевого бюджетів, а навпаки буде сприяти їх наповненню.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проект наказу розміщено на офіційному вебсайті Міністерства
 інфраструктури України для проведення консультацій з громадськістю.

Проект наказу не стосується питань функціонування місцевого
 самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та
 регіонального розвитку, соціально-трудова сфери, прав осіб з інвалідністю,
 функціонування і застосування української мови як державної, сфери наукової
 та науково-технічної діяльності.

Проект наказу потребує погодження з Міністерством економіки України,
 Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

7. Оцінка відповідності

Проект наказу не стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції, прав та свобод, гарантовані Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, не впливає на права та можливості жінок і чоловіків та не створює підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Реалізація наказу дозволить:

скоротити перехресне субсидування між вантажами;

привести до безбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу;

за прогностичними розрахунками за умови введення в дію з 01 вересня 2021 року одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів;

здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Інформація про вплив реалізації 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» на інтереси заінтересованих сторін викладено в додатку до пояснювальної записки.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

«_____» _____ 2021 року

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту 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

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 затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем 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 сьогодні плата за перевезення вантажів 1-го та 3-го класів відрізняється більше ніж удвічі, а позакласної групи вантажів (щебню та баласту (щебню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі, концентрату мінерального «Галіт» (далі – вантажі позакласної групи)) та 3-го класу – майже у 3 рази, в той час як витрати на транспортування не залежать від роду вантажу у вагоні.

Необхідно зазначити, що в загальних обсягах перевезення вантажі позакласної групи та 1-го тарифного класу становлять близько 70 %. Перевезення вантажів позакласної групи здійснюються з від'ємною рентабельністю. Найбільшу частку в обсягах перевезень вантажів 1-го тарифного класу займають руда залізна, вугілля, добрива мінеральні, цемент, вапняк для флюсування, сировина вогнетривка, тощо, перевезення яких здебільшого також нерентабельні.

Найбільшу частку в обсягах перевезень позакласної групи вантажів займає щебінь гранітний, обсяги якого за 2020 рік збільшились на 35,9% у порівнянні з 2019 роком, на що переважно вплинула реалізація спільного національного проєкту Президента та Уряду «Велике будівництво», мета якого – побудувати необхідні об'єкти інфраструктури по всій Україні. Перевезення вантажів позакласної групи наразі здійснюються за найнижчими тарифами.

На перевезення порожніх вагонів також 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



Документ ЄДМ України

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

(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 подекуди недобросовісне маніпулювання тарифами.

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 (у першу чергу, чорних металів).

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 відбувалося 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 збитків 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 кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України. Так, за даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2020 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 60%.

Порівняння динаміки індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом

З метою зменшення перехресного субсидування перевезення вантажів пропонується зміна державних регульованих тарифів на перевезення вантажів.

Зміну рівня тарифів пропонується здійснити шляхом:

- встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022;
- встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Прийняття зазначеного рішення може бути першим кроком на шляху ліквідації розподілу вартості перевезення за тарифними класами вантажів, що власне передбачено Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки. Для зменшення ризиків для економіки країни та вітчизняних виробників зміну рівня тарифів пропонується здійснювати поступово.

Зміну рівня тарифів можливо здійснити тільки шляхом прийняття відповідного наказу Мінінфраструктури. Прийняття цього наказу з 01 вересня 2021 року дозволить:

- скоротити перехресне субсидування між вантажами;
- привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу;

за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів;

здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд

господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

У 2021 році будуть змінені умови, що не залежать від господарської діяльності, зокрема:

зростання цін – прогнозний індекс цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) – 108,7%,

відповідно до Державного бюджету України на 2021 рік мінімальна заробітна плата збільшилась з 01 січня на 1 000 грн, з 01 грудня вона буде збільшена ще на 500 грн.

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

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

*Кількість суб'єктів господарювання станом на 01.01.2021 – 2203 (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 вантажів.

Проблема не справлятиме значного впливу на суб'єктів великого, середнього та малого підприємництва, оскільки зміна державних регульованих тарифів на перевезення до кінця року складе лише 3,3% у 2021 році і 18% у 2022 році.

II. Цілі державного регулювання

Головною ціллю державного регулювання є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів, скорочення перехресного субсидування між вантажами та вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, що реалізується тільки шляхом прийняття відповідного проєкту наказу, яким будуть внесені зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1.	Збереження чинного регулювання.

	Тарифи на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу та порожніх вагонів з-під їх вивантаження під наступне навантаження не мають економічно обґрунтованого рівня та інвестиційної складової. Недоотримання доходів перевізником, що призводить до необхідності застосування перехресного субсидування між вантажами та відсутності достатніх фінансових ресурсів для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - скоротити перехресне субсидування між вантажами; привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; - за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році; - збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році; - збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів; - здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, капітальний ремонт колії, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, реконструкцію електричних мереж, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 3.	Прийняття регуляторного акта, який забезпечить приведення рівня тарифів на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу до рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу, а тарифів на перевезення порожніх вагонів – до беззбиткового рівня дозволить: ліквідувати збитковість перевезень позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу, порожніх вагонів та уникнути перехресне субсидування між ними;

	одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень у 2021 році у розмірі 5,2 млрд грн, у 2022 році – 14,9 млрд грн; збільшити податкові надходження до державного бюджету; направити кошти на збільшення фінансової можливості для забезпечення стабільного функціонування галузі.
--	---

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині, зважаючи на те, що розподіл вантажів за тарифними класами 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 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	Отримання додаткових надходжень до Державного бюджету України у сумі в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році. Забезпечення виконання вимог законодавства в частині удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.	Відсутні.
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових 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 підприємств, що здійснюють перевезення зазначених вантажів залізничним транспортом.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Можливість перевозити вантажі за збитковими для перевізника тарифами, що забезпечує вантажовласникам отримання додаткових прибутків за рахунок збиткових державних регульованих тарифів.	Додаткові витрати у вантажовласників не виникають.
Альтернатива 2	Покращення якості послуг за рахунок реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.	Збільшення витрат вантажовласників на 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році. Зміна державних регульованих тарифів на перевезення до кінця поточного року складе 3,3% і 18% у 2022 році.
Альтернатива 3	Забезпечить своєчасність, оперативність залізничних перевезень та сприятиме відсутності скарг вантажовласників в частині забезпечення рухомим складом. Забезпечить удосконалення тарифної політики.	Збільшення витрат вантажовласників у 2021 році на 5,2 млрд грн, у 2022 році – 14,9 млрд грн.

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	-	-	2203
Питома вага групи у	н/д	н/д	-	-	100

загальній кількості, відсотків					
--------------------------------------	--	--	--	--	--

*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.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат
Альтернатива 1	Відсутні
Альтернатива 2	1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році
Альтернатива 3	5,2 млрд грн у 2021 році, у 2022 році – 14,9 млрд грн.

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.	0	Існування перехресного субсидування між вантажами. Відсутня можливість забезпечення реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.у Недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень у сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	3	Забезпечується: скорочення перехресного субсидування між вантажами;

		одержання доходів АТ «Укрзалізниця» від перевезень до кінця року в сумі 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році; збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році; направлення коштів на реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 3.	2	Суттєве збільшення витрат вантажовласників під час перевезення вантажів позакласної групи, вантажів – го тарифного класу; збільшення собівартості у будівництві доріг.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 1.	відсутні	відсутні	Відсутня можливість здійснення реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Альтернатива 2.	Прийняття наказу дозволить забезпечити ремонт основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів.	відсутні	Прийняття регуляторного акта дозволить: забезпечити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	відсутні	Суттєве збільшення витрат вантажовласників під час перевезення вантажів.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1.	-	Не вдосконалюється тарифна політика, брак

		коштів на реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 2.	Реалізація наказу дозволить вдосконалити тарифну політику шляхом: встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; - встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до	Відсутність змоги збільшити фінансову можливість для реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу. Негативне сприйняття бізнес-спільнотою ініціативи щодо підвищення тарифів у період кризи, пов'язаної з Covid-19, що може призвести до негативної тональності в мас-медіа.

	тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.	
Альтернатива 3	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	Збільшення витрат суб'єктів господарювання на 5,2 млрд грн у 2021 році, у 2022 році – 14,9 млрд грн.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Акт спрямований на встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу; поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Очікуваний позитивний ефект за умови введення в дію з 01.09.2021:

скоротити перехресне субсидування між вантажами;
привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу;

за прогностичними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів;

здійснити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Впровадження запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

Дія акта поширюватиметься на суб'єктів господарювання, які відповідно до чинного законодавства України є учасниками процесу перевезення вантажів, у яких змінюється клас тарифів.

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 скоротити перехресне субсидування між вантажами; привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; здійснити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Нараховані податкові надходження до Державного бюджету України становитимуть 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.

За умови прийняття регуляторного акта за укрупненими прогностичними розрахунками доходи АТ «Укрзалізниця» від зближення класів тарифів складатимуть в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році.

Проведення М-тесту недоцільне, оскільки частка перевезень, які здійснюють підприємства малого бізнесу, становить менше 3% загального обсягу перевезень.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.
Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта.	Нараховані податкові надходження до Державного бюджету України становитимуть 204,8 млн грн.
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта.	2203
Розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта.	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році без ПДВ.
Рівень інформованості суб'єктів.	Середній, розміщення проєкту регуляторного акта на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України.

IX. 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 регуляторного акта 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
КУБРАКОВ

Олександр

« _____ » _____ 2021 року

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Міністерство інфраструктури України
(назва державного органу)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Підготовка звітності за результатами регулювання	X	X	X	X	X
Разом за рік	X	X	X	X	X
Сумарно за 5 років	X	X	X	X	X



Додаток 2
до Методики проведення аналізу впливу
регуляторного акта

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, грн.	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн.	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, грн.	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), грн.	0	0
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), грн.	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн.	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн.	0	0
8	Інше (збільшення витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом), млн грн.	0,81	19,13
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн грн.	0,81	19,13
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць.	2203	2203
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), млрд грн.	1,783	42,15

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, грн.	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн.	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, грн.	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), грн.	0	0
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), грн.	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн.	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн.	0	0
8	Інше (збільшення витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом), млн грн.	2,36	29,4
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн грн.	2,36	29,4
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць.	2203	2203
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), млрд грн.	5,2	64,8

Додаток
до пояснювальної записки
(пункт 8)

ІНФОРМАЦІЯ

про вплив реалізації 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» на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
АТ «Укрзалізниця»	Дозволить АТ «Укрзалізниця» здійснити зміну рівня тарифів на перевезення вантажів у межах України шляхом: - встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; - встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го	Введення в дію з 01 вересня 2021 року дасть змогу скоротити переїхресне субсидування між вантажами; привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; за прогностичними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році; здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.



Документ СЕД МІУ 11-Емісія

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

	тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.	
Суб'єкти господарювання	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році без ПДВ.	Забезпечення потреб вантажовласників у перевезеннях вантажів.
Держава	Забезпечення перевезень стратегічно важливих для держави вантажів та підтримка інфраструктури у належному технічному стані, що в свою чергу забезпечить безпеку руху на транспорті.	Реалізація проєкту наказу в свою чергу надасть змогу збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до Коєфіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг» (далі – проект наказу) розроблено з метою зміни рівня тарифів на перевезення вантажів та порожніх вагонів, врегулювання питання щодо часткового зменшення перехресного субсидування між вантажами, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.

5 липня 2021, 19:34

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коєфіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг» (далі – проект наказу) розроблено з метою зміни рівня тарифів на перевезення вантажів та порожніх вагонів, врегулювання питання щодо часткового зменшення перехресного субсидування між вантажами, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.

Проектом наказу запроваджуються зміни рівня тарифів на перевезення вантажів, яку пропонується здійснити шляхом:

• встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;

• поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20.4% з 01.01.2022;

• поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6.5% з 01.01.2022;

• встановлення коєфіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Проект акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

Розробником проекту акта є Директорат залізничного транспорту Мінінфраструктури.

Завваження та пропозиції до проекту наказу прохання надавати до Мінінфраструктури на поштову адресу: prosp@mtu.gov.ua, буд. 14, м. Київ, 01135 або на електронну адресу: kuznetsova@mtu.gov.ua.

Завваження та пропозиції до проекту наказу від фізичних та юридичних осіб їх об'єднань приймаються Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коєфіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг»

Пов'язані документи

Додаток до проекту наказу

Порівняння тарифів

Аналіз ринку

Додаток до проекту наказу

Поділитись сторінкою

За галузями

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

За темами

Безпека на транспорті
Аналитика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність
Закупівлі
Інформаційні технології
Міжнародні зв'язки
Інфраструктурні проекти
Послуги
Запобігання корупції
Публічна інформація
Реформи
Ліцензування та сертифікація
Повідомлення про оприлюднення
Інвестиції

Залізничний





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. Унести 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) (зі змінами), такі зміни:

1) позицію 1 викласти в такій редакції:

«

№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування
1	Вантажі 1-го тарифного класу	044, 082, 101-103, 141, 142, 161, 181, 182, 191, 231 (крім 231072), 232 (крім 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472), 234 (крім 234047), 241 (крім 241464, 241479), 242 (крім 242128), 245, 253, 281, 291, 301-304, 431-436, 485483, 485661,	1,831**



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

	487169, 488049, 488161, 488392, 542072 (в універсальних вагонах), 692	
--	---	--

»;

2) позицію 2 викласти в такій редакції:

«

№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування
2	Вантажі 2-го тарифного класу	011-018, 021, 022, 024, 041-043, 051-053, 061-063, 071, 073, 074, 078, 081, 091-093, 111, 112, 123, 124, 126, 151-153, 171, 201, 221-225, 226021, 233, 243, 244, 246, 251, 254, 255, 263, 264, 292, 302, 303, 381087 - легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для перевезення легкових автомобілів, 474, 481, 482146, 488477, 505, 515091, 541, 542 (крім 542072 в універсальних вагонах), 563, 564, 571, 595, 601, 602, 662, 693 (крім 693157 з провідниками), 694, 711035, 724, рейки (321) та частини залізничного рухомого складу і верхньої будови колії (414), які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту	2,613***

»;

3) позицію 8 викласти в такій редакції:

«

№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування
8	Щебінь та баласт (щебінь) для доріг, перліт, пісок, гранвідсів, шлаки, зола, сіль, концентрат мінеральний "Галіт"	231072, 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472, 234047, 235, 236, 241464, 241479, 242128, 271, 341, 531	1,695

4) позицію 9 викласти в такій редакції:

«

№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування
9	Порожні вагони (421034, 421180, 421195, 421208) перевізника, власні перевізника, власні та орендовані (плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17), вагони з провідниками (421161, 693157)	з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу, 2-го тарифного класу, щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі та концентрату мінерального "Галіт", 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, фітінгові платформи, вагони для перевезення легкових автомобілів та контейнерних перевезень (усі перевезення)	1,885
		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; в інших випадках	3,023

»;

5) доповнити Коефіцієнти новою приміткою такого змісту:

«**з 01 січня 2022 року застосовується коефіцієнт 2,204;

***з 01 січня 2022 року застосовується коефіцієнт 2,782.».

2. Директорату залізничного транспорту 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 залишаю за собою.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу «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»

Діюча редакція				Редакція, що пропонується			
№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування	№ з/п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офіційного опублікування
1	2	3	4	1	2	3	4
1	Вантажі 1-го тарифного класу	044, 082, 101-103, 141, 142, 161, 181, 182, 191, 231 (крім 231072), 232 (крім 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472), 234 (крім 234047), 241 (крім 241464, 241479), 242 (крім 242128), 245, 253, 281, 291, 301, 304, 431-436, 485483, 485661, 487169, 488049, 488161, 488392, 542072 (в універсальних вагонах), 692	1,695	1	Вантажі 1-го тарифного класу	044, 082, 101-103, 141, 142, 161, 181, 182, 191, 231 (крім 231072), 232 (крім 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472), 234 (крім 234047), 241 (крім 241464, 241479), 242 (крім 242128), 245, 253, 281, 291, 301, 304, 431-436, 485483, 485661, 487169, 488049, 488161, 488392, 542072 (в універсальних вагонах), 692	1,831**
2	Вантажі 2-го тарифного класу	011-018, 021, 022, 024, 041-043, 051-053, 061-063, 071, 073, 074, 078, 081, 091-093, 111, 112, 123, 124, 126, 151-153, 171, 201, 221-225, 226021, 233, 243, 244, 246, 251, 254, 255, 263, 264, 292, 302, 303, 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для	2,419	2	Вантажі 2-го тарифного класу	011-018, 021, 022, 024, 041-043, 051-053, 061-063, 071, 073, 074, 078, 081, 091-093, 111, 112, 123, 124, 126, 151-153, 171, 201, 221-225, 226021, 233, 243, 244, 246, 251, 254, 255, 263, 264, 292, 302, 303, 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для	2,613***



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

		перевезення легкових автомобілів, 474, 481, 482146, 488477, 505, 515091, 541, 542 (крім 542072 в універсальних вагонах), 563, 564, 571, 595, 601, 602, 662, 693 (крім 693157 з провідниками), 694, 711035, 724, рейки (321) та частини залізничного рухомого складу і верхньої будови колії (414), які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту				перевезення легкових автомобілів, 474, 481, 482146, 488477, 505, 515091, 541, 542 (крім 542072 в універсальних вагонах), 563, 564, 571, 595, 601, 602, 662, 693 (крім 693157 з провідниками), 694, 711035, 724, рейки (321) та частини залізничного рухомого складу і верхньої будови колії (414), які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту	
3	Продукти харчування	501-504, 511-514, 521, 551-556, 561, 562, 572, 573, 581-584	1,945	3	Продукти харчування	501-504, 511-514, 521, 551-556, 561, 562, 572, 573, 581-584	1,945
4	Вантажі 3-го тарифного класу	023, 031, 054, 072, 075-077, 094, 121, 122, 125, 127, 131-133, 211-215, 226069, 226106, 252, 256, 261, 262, 265-268, 311-316, 321 (крім рейок, які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту), 322-324, 331-333, 351, 361, 362, 371, 381 (крім 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для перевезення легкових автомобілів), 391 (крім 391159, 391464, 391479, 391483, 391498), 401-405, 411-413, 414 (крім тих, які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту), 415-418, 421 (крім вказаних у пункті 9 цих Коефіцієнтів та 421212*), 422, 423, 441-443, 451-454, 461-467, 471-	3,722	4	Вантажі 3-го тарифного класу	023, 031, 054, 072, 075-077, 094, 121, 122, 125, 127, 131-133, 211-215, 226069, 226106, 252, 256, 261, 262, 265-268, 311-316, 321 (крім рейок, які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту), 322-324, 331-333, 351, 361, 362, 371, 381 (крім 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для перевезення легкових автомобілів), 391 (крім 391159, 391464, 391479, 391483, 391498), 401-405, 411-413, 414 (крім тих, які перевозяться на адресу підприємств залізничного транспорту), 415-418, 421 (крім вказаних у пункті 9 цих Коефіцієнтів та 421212*), 422, 423, 441-443, 451-454, 461-467,	3,722

		473, 475, 482-485 (крім 482146, 485483, 485661), 486, 487 (крім 487169), 488 (крім 488049, 488161, 488392, 488477), 489, 515 (крім 515091), 516, 517, 574, 591-594, 611, 621-626, 631-635, 641, 651-654, 661, 671, 681-685, 711-713 (крім 711035, 711073, 711374), 721-723, 725, 726, 731, 732, 741, 742, 751-758				471-473, 475, 482-485 (крім 482146, 485483, 485661), 486, 487 (крім 487169), 488 (крім 488049, 488161, 488392, 488477), 489, 515 (крім 515091), 516, 517, 574, 591-594, 611, 621-626, 631-635, 641, 651-654, 661, 671, 681-685, 711-713 (крім 711035, 711073, 711374), 721-723, 725, 726, 731, 732, 741, 742, 751-758	
5	Вантажі у середньотоннажних контейнерах та порожні середньотоннажні контейнери	усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498	2,419	5	Вантажі у середньотоннажних контейнерах та порожні середньотоннажні контейнери	усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498	2,419
6	Порожні великотоннажні контейнери перевізника у власних вагонах та власних перевізника (тарифна схема 14.1)	391479, 391483	1,885	6	Порожні великотоннажні контейнери перевізника у власних вагонах та власних перевізника (тарифна схема 14.1)	391479, 391483	1,885
7	Вантажі у великотоннажних контейнерах та порожні великотоннажні контейнери	усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498	1,813	7	Вантажі у великотоннажних контейнерах та порожні великотоннажні контейнери	усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498	1,813
8	Щебінь та баласт (щебінь) для доріг, перліт, пісок,	231072, 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472,	1,346	8	Щебінь та баласт (щебінь) для доріг, перліт, пісок,	231072, 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472,	1,695

	гранвідсів, шлаки, зола, сіль, концентрат мінеральний «Галіт»	234047, 235, 236, 241464, 241479, 242128, 271, 341, 531			гранвідсів, шлаки, зола, сіль, концентрат мінеральний «Галіт»	234047, 235, 236, 241464, 241479, 242128, 271, 341, 531	
9	Порожні вагони (421034, 421180, 421195, 421208) перевізника, власні перевізника, власні та орендовані (плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17), вагони з провідниками (421161, 693157)	з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу, щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі та концентрату мінерального «Галіт» під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження	1,242	9	Порожні вагони (421034, 421180, 421195, 421208) перевізника, власні перевізника, власні та орендовані (плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17), вагони з провідниками (421161, 693157)	з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу, 2-го тарифного класу, щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі, концентрату мінерального "Галіт", 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, фітінгові платформи, вагони для перевезення легкових автомобілів та контейнерних перевезень (усі перевезення)	1,885
		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, фітінгові платформи, вагони для перевезення легкових автомобілів та контейнерних	1,885				

		перевезень (усі перевезення)					
		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; в інших випадках	3,023			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; в інших випадках	3,023
10	Енергетичні гази	226 (крім 226021, 226069, 226106), 711073, 711374	2,599	10	Енергетичні гази	226 (крім 226021, 226069, 226106), 711073, 711374	2,599
11	Домашні речі	691	0,756	11	Домашні речі	691	0,756
12	Швидкопсувні вантажі та латекс, що перевозяться у рефрижераторних секціях	041-043, 051-053, 563, 564, 571, 574, 591-595, 601, 602, 451078, 451082	3,722	12	Швидкопсувні вантажі та латекс, що перевозяться у рефрижераторних секціях	041-043, 051-053, 563, 564, 571, 574, 591-595, 601, 602, 451078, 451082	3,722
		041-043, 051-053, 563, 564, 571, 574, 591-595, 601, 602, 451078, 451082 у вагонах Укррефтрансу	1,813			041-043, 051-053, 563, 564, 571, 574, 591-595, 601, 602, 451078, 451082 у вагонах Укррефтрансу	1,813
13	Швидкопсувні вантажі, що перевозяться у рефрижераторних секціях	551-555, 561, 572, 573, 581-584	2,991	13	Швидкопсувні вантажі, що перевозяться у рефрижераторних секціях	551-555, 561, 572, 573, 581-584	2,991
		551-555, 561, 572, 573, 581-584 у вагонах Укррефтрансу	1,461			551-555, 561, 572, 573, 581-584 у вагонах Укррефтрансу	1,461
14	Вантажі у рефконтейнерах, що перевозяться на зчехах з дизель-генератором	усі коди	1,813	14	Вантажі у рефконтейнерах, що перевозяться на зчехах з дизель-генератором	усі коди	1,813

15	Негабаритні вантажі		3,023	15	Негабаритні вантажі		3,023
16	Контрейлерні відправки		3,023	16	Контрейлерні відправки		3,023
17	Спеціальні вантажі		3,023	17	Спеціальні вантажі		3,023
18	Військові вантажі (тарифна схема 15)		2,750	18	Військові вантажі (тарифна схема 15)		2,750
19	Проїзд провідників (тарифна схема 16), тарифи, плати та збори, що вказані в розділах II і III Збірника тарифів		3,023	19	Проїзд провідників (тарифна схема 16), тарифи, плати та збори, що вказані в розділах II і III Збірника тарифів		3,023
20	Плата за користування вагонами та контейнерами, що вказана в розділі V Збірника тарифів		3,023	20	Плата за користування вагонами та контейнерами, що вказана в розділі V Збірника тарифів		3,023
* Для коду 421212 застосовується коефіцієнт, який встановлений для вантажу, що потребує прикриття.				* Для коду 421212 застосовується коефіцієнт, який встановлений для вантажу, що потребує прикриття. ** з 01 січня 2022 року застосовується коефіцієнт 2,204; *** з 01 січня 2022 року застосовується коефіцієнт 2,782.			

Генеральний директор
Директорату залізничного транспорту

Олександр ФЕДОРЕНКО