



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: mtu@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 проект 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 – проект наказу).

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

06 08 6840 / 0 / 19-20  
go



## 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)» **наказую:**

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.

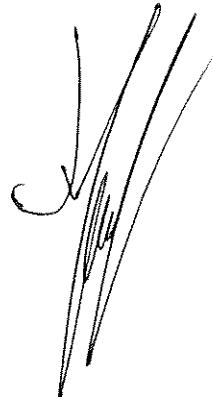
3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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 КРИКЛЙ



**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**

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 невірно 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 низько-вартісних вантажів та 1-го тарифного класу	468	1533		793		-53,23	
з-під вантажів 2-го тарифного класу		2326	2326	0	3277	-29,02	-29%
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 (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, зменшилися у 2 рази.



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



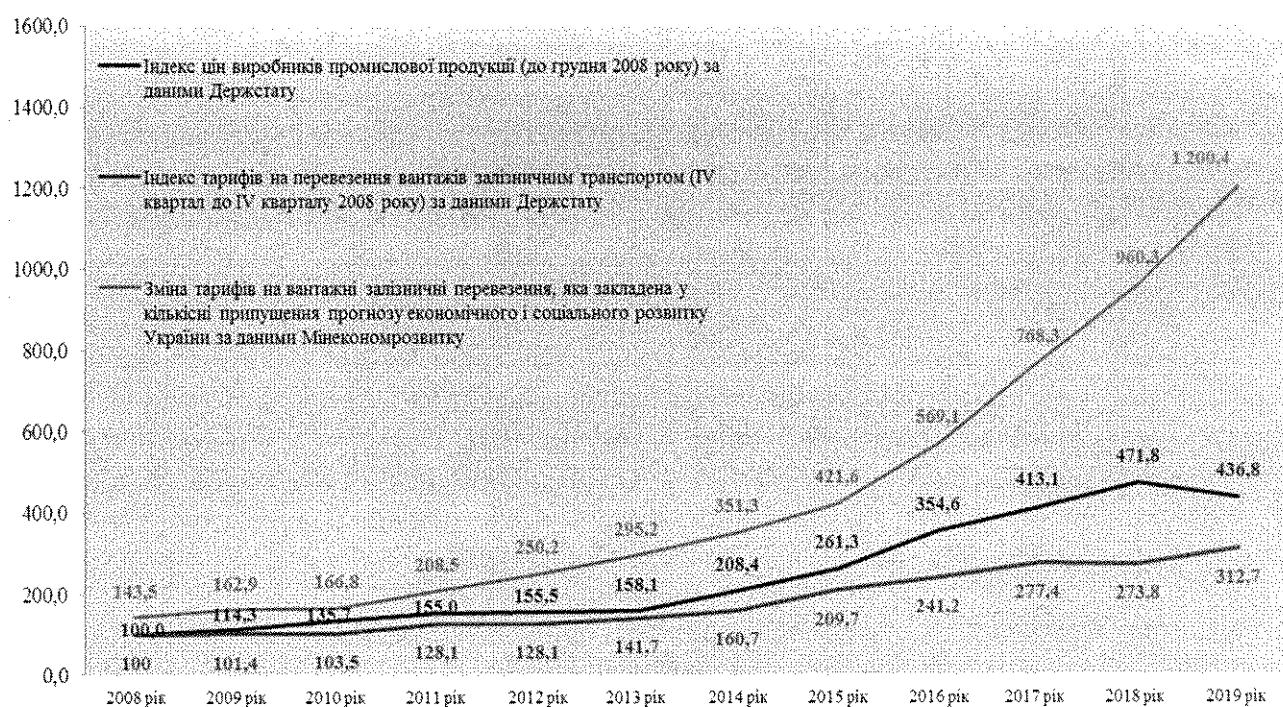
Відповідно запроваджені у 2009 році у Збірнику тарифів принципи перехресного субсидування різних видів перевезень вантажів та порожніх вагонів підлягають перегляду, оскільки:

- структурні зміни в економіці України, викликані зміною структури виробництва, а також анексією Криму та тимчасовою окупацією деяких регіонів Донецької та Луганської областей, привели 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 кількісні 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 кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України, випереджає ІТ у 3,83 раза.



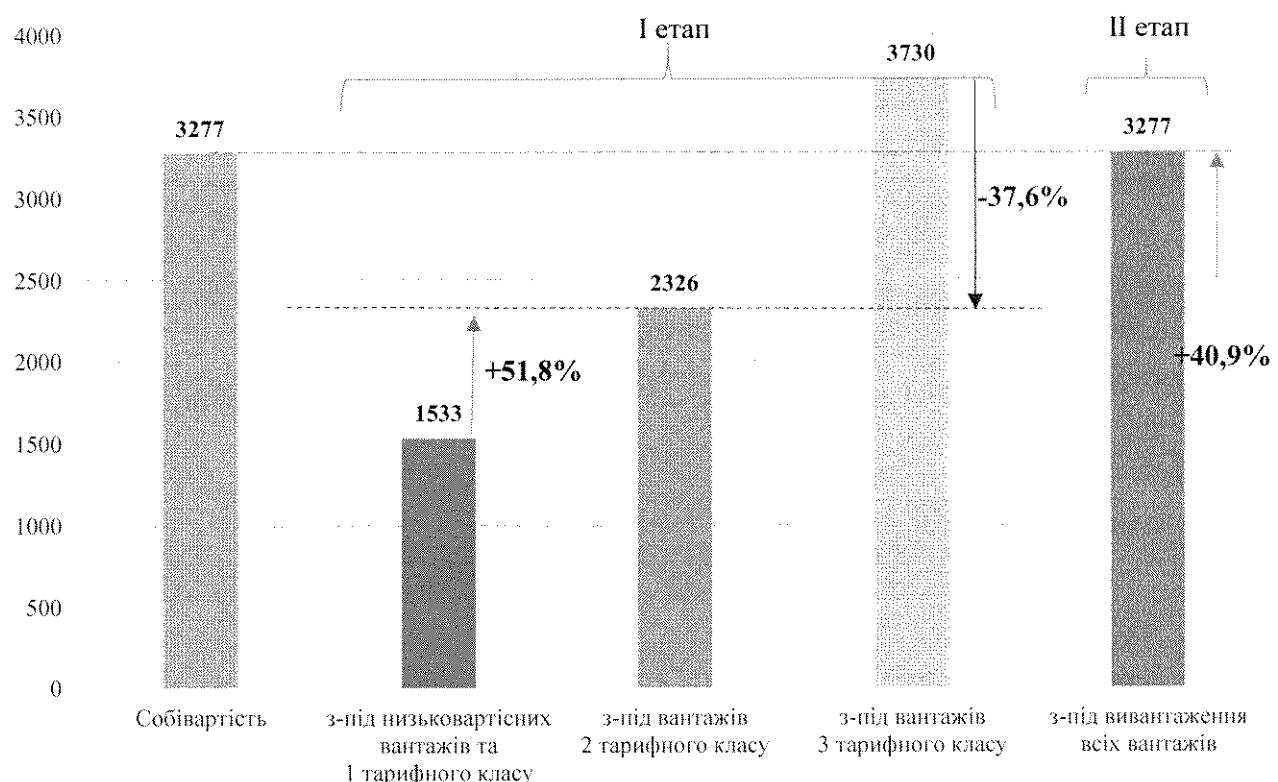
Тим не менше, одноразове підвищення тарифів на перевезення порожніх вагонів хоча б до рівня собівартості може привести до негативних наслідків для економіки України. У зв'язку з цим, вирівнювання дисбалансу в тарифах на

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).

Середній тариф на перевезення 1-го вагона в порожньому стані  
на відстань 468 км, грн за вагон



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 проекту 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 можливості 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 справляємо значного впливу на суб'єктів великого, середнього та малого підприємництва, 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.

	<p>групи та вантажі 1-го тарифного класу за збитковими для перевізника тарифами, що забезпечує отримання додаткових прибутків вантажовласникам за рахунок збиткових державних регульованих тарифів.</p>	
Альтернатива 2.	<p>Покращення якості послуг за рахунок ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень. Покращення безпеки залізничних перевезень.</p> <p>На першому етапі: зменшення витрат на перевезення порожніх вагонів вантажовласників гірничу-металургійної, хімічної та нафтохімічної промисловості.</p> <p>Витрати вантажовласників аграрного та сільського господарств залишаться незмінними.</p> <p>На другому етапі: збільшення витрат вантажовласників при перевезенні порожніх вагонів.</p>	<p>Збільшення на 0,383 млрд грн витрат на оплату перевезень порожніх вагонів залізничним транспортом.</p> <p>Зміна державних регульованих тарифів у середньорічному розрахунку на першому етапі складе 6%, на другому - 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.</p>
Альтернатива 3.	<p>Забезпечить ефективність та прибутковість залізничних перевезень у межах України та удосконалення тарифної політики, що сприятиме задоволенню повною мірою потреб економіки в залізничних вантажних перевезеннях.</p> <p>Виключення збиткових</p>	<p>Збільшення витрат вантажовласників у 2020-2021 роках на 4,02 млрд грн на оплату перевезень порожніх вагонів.</p>

	перевезень вагонів.	порожніх	
--	------------------------	----------	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, млрд грн
Альтернатива 1	Відсутні
Альтернатива 2	3,26
Альтернатива 3	4,02

#### **IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибалльною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1.	0	Оскільки збереження чинного законодавства призведе до: збитковості тарифів на перевезення порожніх вагонів з-під вантажів позакласної групи та 1-го тарифного класу; існування перехресного субсидування; неможливості виконання запланованих модернізацій вантажних вагонів; недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень у розмірі 11,9 млн грн; необхідності пошуку джерел для компенсації збитків від збиткових перевезень.
Альтернатива 2.	3	Оскільки прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення таких цілей: на першому етапі: часткове зменшення збитковості перевезень порожніх вагонів, скорочення перехресного субсидування між вантажами; уніфікація тарифів на перевезення порожніх вагонів незалежно від виду

		<p>перевезень;</p> <p>ліквідація недобросовісного тарифами;</p> <p>зменшення витрат на перевезення порожніх вагонів вантажовласників гірничо-металургійної, хімічної та нафтохімічної промисловості;</p> <p>залишаться незмінними витрати вантажовласників аграрного та сільського господарств;</p> <p>на другому етапі: встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості. При цьому при перевезенні порожніх вагонів з-під вантажів 3-го тарифного класу будуть нижчими на 12,1% від діючих на сьогодні тарифів.</p>	можливості маніпулювання
Альтернатива 3.	1	<p>Оскільки прийняття цього регуляторного акта матиме такі наслідки:</p> <p>збільшення витрат вантажовласників у 2020-2021 роках на 4,02 млрд грн на оплату перевезень порожніх вагонів;</p> <p>відповідне збільшення собівартості в основних галузях економіки, наприклад у металургійній, хімічній, будівельній, а також в аграрному секторі;</p> <p>зменшення обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом;</p> <p>зниження конкурентоспроможності певних галузей виробництва.</p>	

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 1.	Економія коштів вантажовласниками за рахунок низьких державних регульованих тарифів на перевезення	Необхідність пошуку джерел компенсації за перевезення порожніх вагонів, що здійснюються за збитковими тарифами.	Залишення існуючої ситуації без змін призведе до порушення законодавства в частині беззбиткової діяльності, відсутності можливості підтримки

	порожніх вагонів.		інфраструктури в необхідному технічному стані, погрішення безпеки руху.
Альтернатива 2.	<p>На першому етапі: уніфікація тарифів на перевезення порожніх вагонів; встановлення єдиного коефіцієнта незалежно від виду перевезень; часткове зменшення збитковості перевезень порожніх вагонів, скорочення перехресного субсидування між вантажами, зменшення витрат на перевезення порожніх вагонів вантажовласників гірничо-металургійної, хімічної та нафтохімічної промисловості; незмінними залишаються витрати вантажовласників аграрного та сільського господарств;</p> <p>на другому етапі: встановлення</p>	-	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>на першому етапі: частково зменшити збитковість перевезень порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами;</li> <li>уніфікувати тарифи для порожнього пробігу вагонів, тим самим уникнути нелогічності відмінності тарифів на перевезення порожніх вагонів;</li> <li>виключити можливості недобросовісного маніпулювання тарифами;</li> <li>одержати доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень до кінця року в розмірі 0,383 млрд грн;</li> <li>збільшити додаткові податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 11,9 млн грн;</li> <li>на другому етапі: встановити тарифи на перевезення порожніх вагонів на рівні</li> </ul>

	тарифів на рівні собівартості, виключення збиткових перевезень порожніх вагонів.		собівартості; виключити збиткові перевезення порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами; очікувано отримати (у 2021 році) 2,9 млрд грн.
Альтернатива 3.	Можливість для перевізника здійснювати перевезення порожніх вагонів на беззбитковому рівні; покращення якості послуг та безпеки перевезень, крім того, у перевізника з'явиться додатковий фінансовий ресурс для забезпечення безпеки руху поїздів.	Додаткові витрати вантажовласників у 2020-2021 роках складатимуть 4,02 млрд грн.	Зміни забезпечать впровадження європейського досвіду в тарифоутворенні на вантажні перевезення, однак значне підвищення тарифів на перевезення порожніх вагонів суттєво підвищить витрати вантажовласників при перевезенні низьковартісних вантажів та вантажів 1-го, 2-го тарифних класів; вплине на рентабельність та конкурентоспроможність відповідних підприємств.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1.	Причинами відмови є подальше зниження якості послуг, що надаються перевізником, у зв'язку із відсутністю фінансової можливості в результаті застосування збиткових	Відсутні

	тарифів, погіршення умов безпеки при перевезенні вантажів.	
Альтернатива 2.	<p>Дозволить здійснити уніфікацію тарифів на перевезення порожніх вагонів та вдосконалити тарифну політику, на першому етапі: зменшити витрати на перевезення порожніх вагонів вантажовласників гірничо-металургійної, хімічної та нафтохімічної промисловості;</p> <p>залишити незмінними витрати вантажовласників аграрного та сільського господарств;</p> <p>на другому етапі: встановити тарифи на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості;</p> <p>виключити збиткові перевезення порожніх вагонів.</p>	Відсутні
Альтернатива 3.	<p>Причинами відмови є значне одноразове підвищення тарифів на перевезення порожніх вагонів, що призведе до:</p> <p>зниження рівня рентабельності відповідних підприємств;</p> <p>зниження їх конкурентоспроможності.</p>	Відсутні

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

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

Акт спрямований на поетапне вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті в частині уніфікації тарифів на перевезення порожніх

вагонів, встановлення єдиного коефіцієнта до тарифів незалежно від виду перевезень та встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості.

Очікуваний позитивний ефект – зменшення збитковості перевезення порожніх вагонів, проведення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів за рахунок одержаних коштів.

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 проваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта дасть змогу частково зменшити збитковість перевезень порожніх вагонів, скоротити перехресне субсидування між вантажами, здійснити ремонт основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів. Нараховані податкові надходження до Державного бюджету України в 2020 році становитимуть 11,9 млн грн, у 2021 році – 90,1 млн грн.

За умови прийняття регуляторного акта за укрупненими прогнозними розрахунками доходи АТ «Укрзалізниця» від уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів на першому етапі (до кінця 2020 року) складатимуть 0,383 млрд грн, на другому етапі (у 2021 році) – 2,9 млрд грн.

Проведення М-тесту недоцільне, тому що 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 у 2020 році становитимуть 11,9 млн грн, у 2021 році – 90,1 млн грн.

Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	2 752, у т.ч. 385 – власники вагонів та 106 – оператори
Розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть: на першому етапі – на 0,383 млрд грн; на другому етапі – на 2,9 млрд грн
Рівень інформованості суб'єктів	Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному вебсайті 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

Владислав КРИКЛІЙ

«\_\_\_\_\_» 2020 року

Додаток 1  
до аналізу регуляторного впливу

**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 на першому етапі**

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	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків / зборів, виникнення необхідності у сплаті податків / зборів), гривень	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), гривень	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), гривень	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше (збільшення витрат за перевезення вантажів залізничним транспортом), млн гривень	0,14	0,69
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн гривень	0,14	0,69
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширене регулювання, одиниць	2752	2752
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), млрд гривень	0,383	1,9

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

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	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків / зборів, виникнення необхідності у сплаті податків / зборів), гривень	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), гривень	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), гривень	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше (збільшення витрат за перевезення вантажів залізничним транспортом), млн гривень	1,05	5,27
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), млн гривень	1,05	5,27
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширене регулювання, одиниць	2752	2752
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), млрд гривень	2,9	14,5



Порівняльна таблиця  
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до тарифів, що застосовуються до тарифів  
Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»

Зміст положення акта законодавства				Зміст відповідного положення проєкту акта				Пояснення змін	
№ з/ п	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно- статистичною номенклатурою вантажів	Коефі- цієнти з дня офіцій- ного опублі- куван- ня	Найменування вантажу, послуги	Код вантажу згідно з Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів	Коефіцієнти з дня офі- ційного опуб- лікування			
1	2	3	4	1	2	3	4		
9	Порожні вагони (421034, 421180, 421195, 421208) перевізника, власні перевізника, власні 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, щебеною та баласту (щебено) для перегуту, гранівідсіву, золи, солі та концентрату мінерального під наявантаження або під накопичення	1,242	9	Порожні вагони перевізника, власні перевізника, власні орендовані (плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17), вагони з провідниками	421034, 421180, 421195, 421208, 421161, 693157	1,885**	Вдоскона-лення тарифної політики на залізничному транспорті: - Здійс-нення уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів	

			незалежно від виду перевезення, - застосування единого коефіцієнта до тарифів та встановлення тарифів на перевезення порожніх вагонів на рівні собівартості,
		1,885	- виключення можливості недобросовісного маніпулювання тарифами.
вантажів під наступне навантаження	з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, харчування енергетичних газів під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; рефріжераторні вагони та криті, переобладнані з рефріжераторних вагонів, фітингові платформи, вагони для перевезення легкових автомобілів та контейнерних перевезень (усі перевезення)	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; пропідниками; в 3 ремонт(у); пересилка після вивантаження на промивання, пропарку, дезінсекцію, дезінфекцію; в інших випадках		
--	--	--	--

\*\*3 01 січня 2021 року застосовується коефіцієнт 2,656.

Генеральний директор Директорату залізничного транспорту

Олександр ФЕДОРЕНКО

