



УКРАЇНА  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45

E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба  
України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті» (далі – проект наказу).

- Додатки:
1. Копія проекту наказу на 10 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу на 10 арк. в 1 прим.
  3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.
  4. Копія наказу Мінінфраструктури про тимчасове покладання виконання обов'язків Міністра на 1 арк. в 1 прим.

Перший заступник Міністра

Дмитро АБРАМОВИЧ

411934 \*

Сергій Александров 351 41 53



№3398/39/14-20 від 12.10.2020



# Міністерство інфраструктури України

---

## Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті»

12 Жовтня 2020, 17:52

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті» (далі – наказ) розроблено з метою врегулювання механізму прийняття рішень про заборону експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті та підвищення заінтересованості операторів вантажних вагонів у закупівлі нових вантажних залізничних вагонів українських виробників.

Проєктом акта визначається механізм заборони експлуатації транспортних засобів, зокрема вантажних вагонів залізничного транспорту, і запроваджується обмеження щодо продовження строку служби певних типів вагонів, зокрема піввагонів та зерновозів, а саме не більше ніж на полуторний призначений строк служби.

Розробником проєкта акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проєкт наказу розміщено на сайті Міністерства інфраструктури України ([www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua)) в розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проєкту наказу прохання надавати до Мінінфраструктури на поштову адресу: просп. Перемоги, буд. 14, м. Київ, 01135 або на електронну адресу: [aleksandrov@mtu.gov.ua](mailto:aleksandrov@mtu.gov.ua).

Зауваження та пропозиції до проєкту від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань прийматимуться Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

---

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32275.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

**Про затвердження Порядку  
встановлення заборони  
експлуатації вантажних вагонів  
на залізничному транспорті**

Відповідно до підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Порядок встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті, що додається.
2. Директорату з безпеки на транспорті (А. Щелкунов) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.
3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення 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 Абрамовича Д.

Т. в. о. Міністра

Дмитро ЖИВИЦЬКИЙ



ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури  
України

\_\_\_\_\_ 2020 року № \_\_\_\_\_

**ПОРЯДОК**  
**встановлення заборони експлуатації вантажних**  
**вагонів на залізничному транспорті**

1. Цей Порядок визначає механізм встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті та застосовується до всіх вантажних вагонів, які експлуатуються на залізничній колії завширшки 1 520 міліметрів та зареєстровані в автоматизованому банку даних парку вантажних вагонів.

2. У цьому Порядку терміни вживаються в такому значенні:  
вагонобудівне або вагоноремонтне підприємство – підприємство залізничного транспорту – резидент України, якому в установленому порядку присвоєно умовний номер (клеймо) та яке має підтвердження відповідності вимогам нормативних документів щодо ремонту вантажних вагонів визначеного обсягу;

граничний строк служби вантажного вагона – строк служби, який розраховується за результатами контрольних випробувань на кожну модель або тип вантажного вагона;

капітальний ремонт вантажного вагона з продовженням строку служби (КРП) – ремонт вантажного вагона в обсягах, передбачених технічним рішенням, для продовження строку служби такого вагона;

продовження строку служби вантажного вагона – комплекс діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на збільшення строку корисного використання вагона для перевезення вантажів після закінчення призначеного або продовженого строку служби зі збереженням усіх технічних властивостей вагона;

Спеціалізована організація – організація, яка отримала від Дирекції Ради щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності право на виконання робіт з технічного діагностування для продовження строку служби вантажних вагонів;

технічне рішення – документ, оформлений за результатами технічного діагностування вантажного вагона, у якому зазначається така інформація про



вагон, зокрема: номер, модель, рік побудови, дата проведення останнього ремонту та його вид, найменування власника, перелік дефектів кузова, деталей та вузлів кузова, ходової частини, які необхідно усунути, кінцевий термін продовження строку служби з урахуванням умов подальшої експлуатації, обсяг ремонту, після якого відбувається експлуатація з продовженим строком служби. Технічне рішення підписує працівник Спеціалізованої організації, який безпосередньо здійснював технічне діагностування вантажного вагона, та затверджує посадова особа підрозділу Спеціалізованої організації, відповідального за здійснення технічного діагностування.

Інші терміни в цьому Порядку вживаються в значеннях, наведених у Законах України «Про залізничний транспорт», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та Правилах експлуатації власних вантажних вагонів, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 29 січня 2015 року № 17, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 лютого 2015 року за № 168/26613.

#### 4. Експлуатація вантажного вагона забороняється:

якщо вагон не пройшов обов'язкового підтвердження відповідності Технічному регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194;

у випадках, передбачених Правилами технічної експлуатації залізниць України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854 (зі змінами).

5. Забороняється експлуатація в навантаженому стані вантажних вагонів, строк служби яких перевищив граничний строк згідно з додатком 1 до цього Порядку, крім вантажних вагонів, строк служби яких було продовжено в період до набрання чинності цим Порядком.

6. Продовження строку служби вантажних вагонів здійснюється кожні три роки в межах граничних строків служби вантажних вагонів, передбачених додатком 1 до цього Порядку, виключно після КРП, яке проводить вагонобудівне або вагоноремонтне підприємство.

7. Допуск до експлуатації в навантаженому стані вантажних вагонів, граничний строк служби яких згідно з додатком 1 до цього Порядку не перевищено та строк служби яких продовжено, здійснюється за наявності сертифіката відповідності вантажного вагона вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194 (зі змінами).

8. Сертифікат відповідності вантажного вагона видає орган із сертифікації, акредитований та призначений відповідно до закону.



9. Рішення про заборону експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті приймає керівник або заступник керівника Державної служби України з безпеки на транспорті.

10. Рішення про заборону експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті приймається на підставі порушень законодавства у сфері залізничного транспорту, виявлених під час заходів державного нагляду (контролю), які здійснює Державна служба України з безпеки на транспорті.

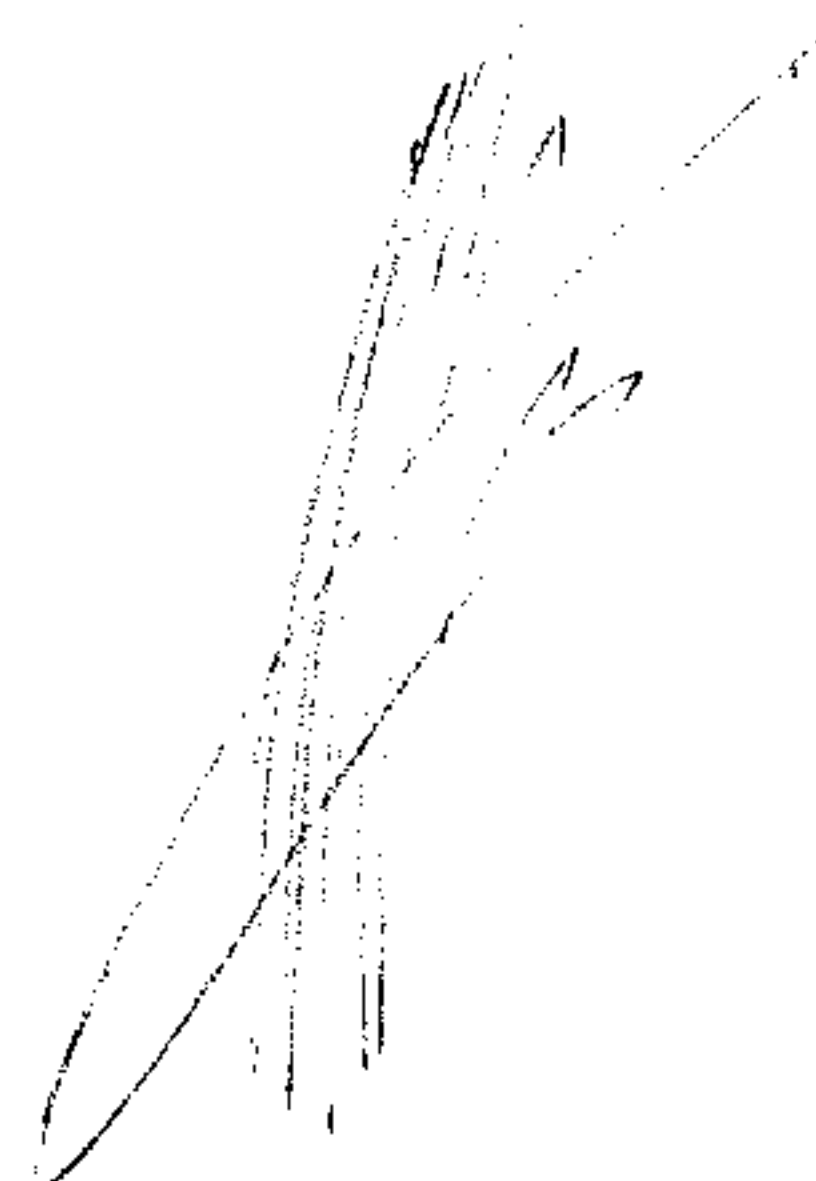
11. Рішення про заборону експлуатації вантажних вагонів оформлюються у вигляді розпорядження про заборону експлуатації вантажного вагона на залізничному транспорті згідно з додатком 2 до цього Порядку.

12. Заборона експлуатації в навантаженому стані вантажного вагона, установлена пунктом 5 цього Порядку, впроваджується акціонерним товариством «Українська залізниця» шляхом введення до автоматизованого банку даних парку вантажних вагонів заборони експлуатації вантажного вагона у навантаженому стані.

13. Державна служба України з безпеки на транспорті протягом трьох робочих днів від дня видання розпорядження про заборону експлуатації вантажного вагона на залізничному транспорті інформує акціонерне товариство «Українська залізниця» щодо рішення про заборону експлуатації вантажного вагона та щодо усунення виявлених порушень законодавства у сфері залізничного транспорту, на підставі яких було прийнято рішення щодо заборони експлуатації вантажного вагона.

14. Акціонерне товариство «Українська залізниця» протягом одного робочого дня від дня отримання інформації, визначеної пунктом 13 цього Порядку, вносить її до автоматизованого банку даних парку вантажних вагонів.

Генеральний директор  
Директорату з безпеки на транспорті



Антон ЩЕЛКУНОВ



Додаток 1  
до Порядку встановлення заборони  
експлуатації вантажних вагонів на  
залізничному транспорті  
(пункт 5)

**Граничні строки служби вантажних вагонів**

| Тип вантажного вагона                                                        | Граничний<br>строк служби<br>(років),<br>зокрема термін<br>його<br>застосування<br>(число, місяць,<br>рік) |
|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. КРИТІ</b>                                                              |                                                                                                            |
| 1.1. Універсальні, побудови до 1985 року, включаючи обладнані теплоізоляцією | 36                                                                                                         |
| 1.2. Універсальні, побудови з 1985 року, включаючи обладнані теплоізоляцією  | 48                                                                                                         |
| 1.3. Для перевезення мінеральних добрив і сировини мінеральних добрив        | 40                                                                                                         |
| 1.4. Для перевезення апатитового концентрату та апатиту                      | 36                                                                                                         |
| 1.5. Для перевезення автомобілів                                             | 60                                                                                                         |
| 1.6. Для перевезення худоби                                                  | 45                                                                                                         |
| 1.7. Для перевезення цементу                                                 | 40                                                                                                         |
| 1.8. Для перевезення гранульованої сажі                                      | 36                                                                                                         |
| 1.9. Для перевезення гранульованої сірки                                     | 36                                                                                                         |
| 1.10. Для перевезення борошна                                                | 60                                                                                                         |
| 1.11. Для перевезення паперу                                                 | 64                                                                                                         |
| 1.12. Для перевезення гранульованих полімерів                                | 45                                                                                                         |
| 1.13. Для перевезення технічного вуглецю                                     | 33                                                                                                         |
| 1.14. Для перевезення холоднокатаної сталі                                   | 64                                                                                                         |
| 1.15. Переобладнані з рефрижераторного рухомого складу                       | 50                                                                                                         |
| 1.16. Для перевезення зерна                                                  | 45 до 31.12.2021                                                                                           |
|                                                                              | 42 до 31.12.2022                                                                                           |
|                                                                              | 40 до 31.12.2024                                                                                           |
|                                                                              | 38 до 31.12.2025                                                                                           |
|                                                                              | 35 до 31.12.2026                                                                                           |
|                                                                              | 32 до 31.12.2027                                                                                           |
|                                                                              | 30 від 01.01.2028                                                                                          |
| <b>2. ПЛАТФОРМИ</b>                                                          |                                                                                                            |
| 2.1. Універсальні                                                            | 64                                                                                                         |



|                                                                                                                                     |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 2.2. Для перевезення великовантажних контейнерів, великотоннажних контейнерів і колісної техніки                                    | 64                |
| 2.3. Двоярусні для перевезення автомобілів                                                                                          | 60                |
| 2.4. Для перевезення рулонної сталі, листової сталі, заготовок, коліс, колісних пар                                                 | 64                |
| 2.5. Для перевезення лісу в хлистах                                                                                                 | 64                |
| 2.6. Для перевезення лісоматеріалів                                                                                                 | 50                |
| 2.7. Контейнеровози, переобладнані з піввагонів                                                                                     | 33                |
| 2.8. Контейнеровози, переобладнані з критих вагонів                                                                                 | 48                |
| <b>3. ПІВВАГОНИ</b>                                                                                                                 |                   |
| 3.1. Для перевезення обкотишів і агломерату                                                                                         | 38                |
| 3.2. Для перевезення бітуму                                                                                                         | 45                |
| 3.3. Для перевезення коксу                                                                                                          | 30                |
| 3.4. Для перевезення сипучих металургійних вантажів                                                                                 | 36                |
| 3.5. Для перевезення технологічної тріски                                                                                           | 44                |
| 3.6. Для перевезення торфу                                                                                                          | 44                |
| 3.7. Для перевезення глинозему з розвантажувальними бункерами                                                                       | 50                |
| 3.8. Думпкери                                                                                                                       | 44                |
| 3.9. Хопер-дозатори                                                                                                                 | 50                |
| 3.10. Універсальні                                                                                                                  | 33 до 31.12.2021  |
|                                                                                                                                     | 28 до 31.12.2022  |
|                                                                                                                                     | 27 до 31.12.2024  |
|                                                                                                                                     | 25 до 31.12.2025  |
|                                                                                                                                     | 23 до 31.12.2027  |
|                                                                                                                                     | 22 від 01.01.2028 |
| <b>4. ЦИСТЕРНИ</b>                                                                                                                  |                   |
| 4.1. Нафтобензинові, побудови до 1985 року                                                                                          | 48                |
| 4.2. Нафтобензинові, побудови з 1985 року                                                                                           | 48                |
| 4.3. Восьмивісні нафтобензинові                                                                                                     | 48                |
| 4.4. Для перевезення в'язких нафтопродуктів                                                                                         | 48                |
| 4.5. Чотири- або восьмивісні для перевезення кислоти (сірчаної, слабкої азотної, соляної, фенолу, суперфосфатної, оцтової, олеуму)  | 36                |
| 4.6. Для перевезення поліпшеної сірчаної кислоти                                                                                    | 36                |
| 4.7. Для перевезення меланжу                                                                                                        | 26                |
| 4.8. Для перевезення спиртів і харчових продуктів (спирту, виноматеріалів, плодоовочевих соків, молока)                             | 60                |
| 4.9. Для перевезення пропану, аміаку, вуглеводневих газів                                                                           | 80                |
| 4.10. Для перевезення хлору, етилової рідини, ацетальдегіду, вінілхлориду, пентану, жовтого фосфору                                 | 36                |
| 4.11. Для перевезення кальцинованої соди, полівінілхлориду, капролактаму, рідкого пеку, пасти сульфанола, сірки, розплавленої сірки | 36                |
| 4.12. Для перевезення отрутохімікатів, бензолу                                                                                      | 36                |



|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.13. Для перевезення метанолу                                                       | 48 |
| 4.14. Для перевезення цементу                                                        | 42 |
| 4.15. Для важких порошкоподібних вантажів                                            | 48 |
| <b>5. РЕФРИЖЕРАТОРНІ</b>                                                             |    |
| 5.1. Вантажні та службово-технічні 5-вагонної секції                                 | 50 |
| 5.2. Автономні рефрижераторні вагони                                                 | 50 |
| 5.3. Вагони-термоси на візках моделі 18-100                                          | 50 |
| 5.4. Ізотермічні вагони-термоси, переобладнані з вантажного вагона 5-вагонної секції | 50 |
| <b>6. ТРАНСПОРТЕРИ</b>                                                               |    |
| 6.1. Транспортёр платформного типу                                                   | 70 |
| 6.2. Транспортёр площадкового типу                                                   | 70 |
| 6.3. Транспортёр зчїпного типу                                                       | 70 |
| 6.4. Транспортёр колодязного типу                                                    | 70 |
| 6.5. Транспортёр зчленованого типу                                                   | 70 |



Додаток 2  
до Порядку встановлення заборони  
експлуатації вантажних вагонів на  
залізничному транспорті  
(пункт 11)



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ  
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел. (+38 044) 351-44-01, 351-44-40, 351-44-23; тел./факс (+38 044) 351-47-62;  
e-mail: contact@dsbt.gov.ua; web: dsbt.gov.ua; код за ЄДРПОУ 39816845

**РОЗПОРЯДЖЕННЯ**  
**про заборону експлуатації вантажного вагона на залізничному транспорті**

№ □□□/□□□□

□□.□□.□□□□

(дата складення)

Видано \_\_\_\_\_

(посада, найменування суб'єкта господарювання, прізвище, ім'я, по батькові керівника або уповноваженої особи суб'єкта господарювання чи прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи – підприємця, діяльність якого перевірялася)

Посадові особи Укртрансбезпеки \_\_\_\_\_

(посади, прізвища, імена, по батькові посадових осіб та/або уповноважених працівників  
Укртрансбезпеки чи її територіального органу)

за участю \_\_\_\_\_

(посади, прізвища, ініціали осіб, що брали участь у перевірці)

на підставі наказу Укртрансбезпеки від □□.□□.□□□□ № □□□□

та посвідчення (направлення) на проведення перевірки від □□.□□.□□□□  
№ □□□□ у період з □□.□□.□□□□ по □□.□□.□□□□ провели \_\_\_\_\_  
(дата початку) (дата закінчення) (планова/позапланова)

перевірку \_\_\_\_\_

(найменування та місцезнаходження суб'єкта господарювання або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи – підприємця, її місцезнаходження (місце проживання), щодо діяльності якого здійснювався захід)

щодо \_\_\_\_\_

(вказується предмет перевірки: додержання та виконання вимог законодавства у сфері залізничного транспорту, виконання вимог приписів, факти порушень вимог законодавств; у разі позапланової перевірки вказуються лише ті питання, перевірка яких стала підставою для її проведення)



Згідно з актом від □□.□□.□□□□ № □□□-□□ під час перевірки виявлено порушення вимог законодавства у сфері залізничного транспорту.

Відповідно до законів України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про транспорт», Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, указую на допущені порушення та зобов'язую керівництво:

---

(повідомлення щодо застосування санкцій та вимога щодо усунення порушень вимог законодавства, яка має містити короткий зміст виявлених порушень, номер пункту та назву нормативно-правового акта, нормативного документа, вимоги якого порушено)

Це розпорядження є обов'язковим до виконання в термін до □□.□□.□□□□.

Про виконання цього розпорядження надати письмове повідомлення \_\_\_\_\_

---

(найменування органу державного нагляду (контролю), якому має бути надіслано повідомлення, його місцезнаходження, посада керівника, термін)

За ухилення від виконання або несвоєчасне виконання цього розпорядження суб'єкт господарювання та його посадові особи несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

Керівник Укртрансбезпеки

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

З цим розпорядженням ознайомився (ознайомилася) і один примірник для виконання отримав (отримала).

Керівник або уповноважена особа  
суб'єкта господарювання

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ року



Розпорядження від □□.□□.□□□□ № □□□/□□□□-□□ надіслано \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(найменування (прізвище, ім'я, по батькові) суб'єкта господарювання)

рекомендованим листом від \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ року № \_\_\_\_\_,

квитанція від \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ року № \_\_\_\_\_.

Поштове повідомлення про вручення суб'єкту господарювання цього розпорядження  
отримано \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ року.  
(дата)

Примітка. Запис здійснюється на примірнику Укртрансбезпеки або її територіального органу в разі відмови суб'єкта господарювання особисто отримати розпорядження.





ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ

# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

*Відповідно до жовтня 2020*

м. Київ

№ 540-К

### Про тимчасове покладення виконання обов'язків Міністра

Керуючись статтею 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», на період моєї участі у навчанні п'ятого модулю програми «Школа Стратегічного Архітектора» виконання обов'язків Міністра інфраструктури України з 08 по 09 жовтня 2020 року тимчасово покладаю на заступника Міністра ЖИВИЦЬКОГО Дмитра Олексійовича.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ



**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації**  
**вантажних вагонів на залізничному транспорті»**

**I. Визначення проблеми**

Конструкцією вантажного вагону, як транспортного засобу, передбачається певний запас надійності з урахуванням найбільш складних умов експлуатації. Практика оцінки залишкового ресурсу та визначення можливості експлуатації транспортних засобів після перебігу призначеного виробником строку служби є характерною для всіх видів транспорту у всьому світі. Оцінка залишкового ресурсу залізничних вантажних вагонів для можливості продовження їх строку служби відбувається відповідно двох нормативних документів:

- Положення про продовження строку служби вантажних вагонів, які курсують у міждержавному сполученні (затверджене 14.05.2010 Радою залізничного транспорту країн СНД);
- Положення про продовження строку служби вантажних вагонів Укрзалізниці (затверджено наказом ДАЗТУ «Укрзалізниця» від 21.05.2015 № 148-Ц/од).

Перший нормативний документ розповсюджується на всі залізниці країн СНД, Балтії та Грузії та вбачає можливість продовження строку служби до подвійного строку, рахуючи від призначеного виробником. Вантажні вагони, строк служби яких продовжено відповідно зазначеного Положення, можуть курсувати по всіх залізницях СНД, але з певними обмеженнями по російських залізницях. Органи державної влади Російської Федерації обмежили можливість експлуатації основних типів вантажних вагонів у завантаженому стані, яким продовжено строк служби після 01.01.2016 року. Проте це рішення не обмежує можливості продовження строку служби та експлуатації російських вагонів за межами Російської Федерації. Таке рішення створило для резидентів Російської Федерації доцільність реалізації або передачі в оренду резидентам інших країн СНД російських вантажних вагонів з вичерпаним призначеним строком служби. За останні три роки імпорт та тимчасове використання російських вживаних вантажних вагонів на українських залізницях створили негативні наслідки для вітчизняного вагонобудування, а на сьогодні практично його зупинили через неконкурентні ціни нових вагонів в порівнянні із вживаними.

Другий нормативний документ фактично дублює вимоги першого, за виключенням можливості продовження строку служби вантажних вагонів із достатнім залишковим ресурсом на строк більше подвійного призначеного виробником вагона строку служби. При цьому, при досягненні терміну подвійного строку служби обмежується курсування вантажного вагону в межах України з можливістю вантажних операцій в суміжних країнах Європи.

Процес продовження строку служби вантажних вагонів складається з трьох етапів:



- технічне діагностування вантажного вагона, визначення можливого строку подальшої експлуатації та необхідного обсягу ремонтних робіт, якими буде забезпечено відновлення ресурсу на визначений строк, видача технічного рішення;
- виконання визначеного технічним рішенням ремонту вагона;
- перереєстрація паспортних даних вагонів на підставі документів про виконаний ремонт з продовженням строку служби.

Виконання першого етапу здійснюється спеціалізованими науковими організаціями за власними методиками діагностики, що погоджені Радою залізничного транспорту країн СНД. Свідоцтво на виконання робіт з технічного діагностування вантажних вагонів також видається Радою залізничного транспорту країн СНД. Виконання другого етапу можливе лише на вагоноремонтних підприємствах, які позитивно пройшли атестацію залізничною адміністрацією на відповідний вид ремонту. Третій етап здійснює власник вагонів, яким продовжується строк служби, шляхом перереєстрації паспортних даних вагонів в реєстраційних підрозділах.

На українському ринку надання послуг з технічного діагностування вантажних вагонів здійснюють п'ять спеціалізованих наукових організацій: дві державної та три приватної власності. Через відсутність нормативних актів з питань продовження строку служби вантажних вагонів така діяльність здійснюється на договірних засадах між власниками вагонів та спеціалізованими науковими організаціями. Предметом договору зазвичай є технічне діагностування вантажного вагона та видача технічного рішення з продовження строку служби. Методиками технічного діагностування не передбачено обмежень у прийнятті рішення щодо можливості продовження строку служби в разі визначення ремонтпридатності вагона. Через конкуренцію на ринку надання послуг з технічного діагностування та відсутність обмежень на прийняття позитивного рішення про можливість продовження строку служби практично всі технічні рішення спеціалізованих організацій приватної форми власності стосовно продовження строку служби приватних вантажних вагонів визначають можливість продовження їх строку служби. В той же час, існуюча система відповідальності за стан вантажних вагонів передбачає таку відповідальність з боку власника вагона та вагоноремонтного підприємства, що здійснює ремонт вагона і випуск його в експлуатацію. Практична відсутність ризиків відповідальності у власника вагона за наслідки незадовільного технічного стану вагона та відсутність державних норм до технічного стану вантажних вагонів при продовженні їх строку служби фактично приводить до можливості видачі позитивного технічного рішення про можливість продовження строку служби на вагони будь-якого технічного стану за умови виконання йому визначеного ремонту. Спеціалізовані наукові організації при видачі технічних рішень зазначають у них необхідність дотримання технології ремонту вагона та забезпечення відповідності всіх параметрів вагона вимог нормативних документів з ремонту. Це фактично покладає відповідальність за технічний стан вагона з продовженим строком служби на вагоноремонтне підприємство, яке



технологічно не здійснює діагностування стану несучої конструкції вагона та не може підтверджувати остаточного ресурсу вагона після ремонту.

Ринок ремонту вантажних вагонів України представлений 30 вагоноремонтними підприємствами державної власності та 9 приватними вагоноремонтними підприємствами. У разі відмови деяких вагоноремонтних підприємств (зокрема державних) від ремонту вагонів із проблемним технічним станом, завжди є пропозиції на такі ремонти від інших, зокрема приватних вагоноремонтних підприємств. При цьому, заради отримання таких замовлень в умовах жорсткої конкуренції, має місце порушення технології ремонту вантажного вагону та недотримання нормативних параметрів вагона при випуску його з ремонту.

Таким чином, час від часу відбуваються транспортні події через несправності вантажних вагонів, які виникли через фізичний знос конструктивних елементів рами вагона, що мали бути замінені при ремонті, але дефект яких неможливо було визначити під час такого ремонту.

Станом на 01.09.2020 зареєстрований парк українських вантажних вагонів складає понад 200 тис. одиниць, з яких 26,5 тис. вантажних вагонів заблоковано на тимчасово окупованих територіях Донбасу та Криму. Із наявних вантажних вагонів у кількості 173,8 тис. одиниць 72,5% (126 тис. одиниць) експлуатуються із вичерпаним нормативним строком служби.

Через існуючий технічний стан українських вантажних вагонів переважна більшість їх позапланових ремонтів в експлуатації відбувається через несправність кузовів та рам. За підсумками аналізу позапланових ремонтів 2019 року із загальної кількості 271,5 тис. ремонтів 84% (227,9 тис. ремонтів) відбулось через несправність рам та кузовів. Зношені вантажні вагони потрапляють у позапланові ремонти практично після кожного вивантаження або перед кожним навантаженням. Для виконання таких ремонтів виконується відчеплення несправних вагонів практично від всіх вантажних поїздів, що негативно впливає на обертання вагонів та порушує нормальну технологію перевізного процесу. Для організації позапланових ремонтів залучаються технічні засоби та персонал, які призначені для забезпечення перевізного процесу.

Вищезазначену ситуацію вбачається виправити завдяки державному регулюванню експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті. Вважається необхідним обмежити граничний строк продовження експлуатації окремим типам вантажних вагонів, що інтенсивно експлуатуються та мають визначені ресурсні показники.

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

| Групи (підгрупи)                                                                        | Так | Ні |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|
| Громадяни                                                                               | -   | +  |
| Держава                                                                                 | +   | -  |
| Суб'єкти господарювання*<br>(учасники перевезень, власники вагонів) – резиденти України | +   | -  |



|                                             |  |   |
|---------------------------------------------|--|---|
| у тому числі суб'єкти малого підприємництва |  | + |
|---------------------------------------------|--|---|

\*Станом на 01.09.2020 зареєстровано 694 суб'єкти господарювання, як власники вантажних вагонів України.

## II. Цілі державного регулювання

Наказом вводиться в дію Порядок встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті. Таким нормативним документом передбачається обмеження термінів продовження строку служби певних типів вагонів не більш ніж на полуторний призначений строк служби. Впроваджується обов'язкова оцінка залишкового ресурсу вагонів після закінчення призначеного строку служби перед кожним плановим ремонтом, шляхом виконання продовження строку служби не більш ніж на 3 роки. Це фактично врегульовує існуючий механізм продовження строку служби, створює стимулюючий ефект для недопущення продовження строку служби вантажних вагонів сумнівного технічного стану та зацікавленості у закупівлі нових вагонів.

Необхідно відмітити, що при впровадженні Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті вбачається можливість додаткового захищення українського ринку перевезень, вагонобудування та ремонту вантажних вагонів від конкуренції перевізників інших держав, особливо – Російської Федерації. Враховуючи введені обмеження імпорту на російські вагони (які не можуть експлуатуватись по російських залізницях через обмеження органами державної влади Російської Федерації) запропоновані заходи державного регулювання будуть стимулювати українське вагонобудування.

Головною ціллю запровадження державного регулювання експлуатації вантажних вагонів є унеможливлення експлуатації у завантаженому стані вантажних вагонів із вичерпаним ресурсом та забезпечення належного рівня безпеки на залізничному транспорті згідно з вимогами Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

| Вид альтернативи                                           | Опис альтернативи                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Повна заборона продовження строку служби вантажних вагонів | Такий регламент експлуатації вантажних вагонів існував у часи СРСР в умовах державної планової економіки. При досягненні нормативного строку служби припинялася експлуатація вантажних вагонів, виконувалася їх розборка на металобрухт та корисні залишки незалежно від технічного |



|                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                      | стану вагона. Металобрухт планово відвантажувався на металургійні комбінати, а ремонтпридатні деталі та вузли використовувались для експлуатаційних потреб залізниць.                                                                                                                                               |
| Встановлення жорстких технічних вимог до вантажних вагонів з продовженим строком служби              | Планово-періодична оцінка залишкового ресурсу та визначення можливості експлуатації транспортних засобів після перебігу призначеного виробником або попередньо продовженого строку служби (за принципом технічного огляду на автомобільному транспорті) без обмеження граничного терміну служби.                    |
| Впровадження порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті | Встановлюються граничні строки служби на основні типи вантажних вагонів, які в цілому допускають продовження строку експлуатації до полуторного призначеного виробником строку служби. Вводиться обов'язковість оцінки технічного стану вантажних вагонів після перебігу нормативного строку служби кожні три роки. |

З метою захисту українського вагонобудування та ринку перевезень від експансії іноземних вантажних вагонів всі вищезазначені способи державного регулювання потребують збільшення імпортного мита та встановлення квот на імпорт вантажних вагонів або повної заборони їх імпорту.

#### 1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей Оцінка на сферу інтересів держави

| Вид альтернатив                                            | Вигоди                                                                                                                                                                                                 | Витрати               |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Повна заборона продовження строку служби вантажних вагонів | <ul style="list-style-type: none"> <li>- підвищення рівня безпеки руху на залізничному транспорті;</li> <li>- збільшення виробництва нових вантажних вагонів;</li> <li>- сплата податків за</li> </ul> | <p>немає</p> <p>-</p> |



|                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                               |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|                                                                                                                  | рахунок збільшення<br>обсягів господарської<br>діяльності.                                                                                                                                                                    |       |
| Встановлення жорстких<br>технічних вимог до<br>вантажних вагонів з<br>продовженим строком<br>служби              | - підвищення рівня<br>безпеки руху на<br>залізничному транспорті;<br>- збільшення<br>виробництва нових<br>вантажних вагонів;<br>- сплата податків за<br>рахунок збільшення<br>обсягів господарської<br>діяльності транспорту; | немає |
| Впровадження порядку<br>встановлення заборони<br>експлуатації вантажних<br>вагонів на залізничному<br>транспорті | - підвищення рівня<br>безпеки руху на<br>залізничному транспорті;<br>- збільшення<br>виробництва нових<br>вантажних вагонів;<br>- сплата податків за<br>рахунок збільшення<br>обсягів господарської<br>діяльності транспорту; | немає |

## Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернатив                                                                                                  | Вигоди | Витрати |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|
| Повна заборона<br>продовження строку<br>служби вантажних<br>вагонів                                              | немає  | немає   |
| Встановлення жорстких<br>технічних вимог до<br>вантажних вагонів з<br>продовженим строком<br>служби              | немає  | немає   |
| Впровадження порядку<br>встановлення заборони<br>експлуатації вантажних<br>вагонів на залізничному<br>транспорті | немає  | немає   |



## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

| Показник                                                                       | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 267    | 405     | 22   | -     | 694   |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 39%    | 58%     | 3%   | -     | 100%  |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання при повній забороні продовження строку служби вантажних вагонів:

| Вид витрат                                                                                                                             | У перший рік, млн. грн | Періодичні (за рік), млн. грн | Витрати за п'ять років, млн. грн |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо | 101,058                | 12,825                        | 152,637                          |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання при встановленні жорстких технічних вимог до вантажних вагонів з продовженим строком служби:

| Вид витрат                                                                                                                             | У перший рік, млн. грн | Періодичні (за рік), млн. грн | Витрати за п'ять років, млн. грн |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо | 11,006                 | 15,820                        | 74,278                           |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання при впровадженні порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті:

| Вид витрат                                                                             | У перший рік, млн. грн | Періодичні (за рік), млн. грн | Витрати за п'ять років, млн. грн |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, | 7,487                  | 13,122                        | 59,976                           |



|                                       |              |  |  |  |
|---------------------------------------|--------------|--|--|--|
| навчання/підвищення<br>персоналу тощо | кваліфікації |  |  |  |
|---------------------------------------|--------------|--|--|--|

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

| Рейтинг<br>результативності<br>(досягнення цілей під<br>час вирішення<br>проблеми)                                  | Бал<br>результативності<br>(за<br>чотирибальною<br>системою<br>оцінки) | Коментарі щодо присвоєння<br>відповідного бала                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Повна заборона<br>продовження строку<br>служби вантажних<br>вагонів                                                 | 1                                                                      | Впровадження такого<br>регуляторного механізму<br>доцільно при існуванні державної<br>планової економіки для<br>збалансованості інтересів<br>власників вантажних вагонів та<br>виробників вагонів |
| Встановлення<br>жорстких технічних<br>вимог до вантажних<br>вагонів з продовженим<br>строком служби                 | 2                                                                      | Такий регуляторний механізм<br>збільшить фінансове<br>навантаження на власників<br>вантажних вагонів та потребує<br>більшого часу на впровадження                                                 |
| Впровадження порядку<br>встановлення заборони<br>експлуатації<br>вантажних вагонів на<br>залізничному<br>транспорті | 3                                                                      | Регуляторний акт забезпечує<br>експлуатацію вантажних вагонів<br>у межах визначених ресурсів.                                                                                                     |

Найбільш оптимальним альтернативним способом досягнення цілей є впровадження порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті.

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

Механізмом, який забезпечить вирішення проблем, є прийняття регуляторного акта, який передбачає:

- необхідність виконання технічного діагностування та ремонту вантажних вагонів з вичерпаним нормативним строком служби тільки на українських підприємствах;
- проведення оцінки технічного стану вантажних вагонів з вичерпаним строком служби перед кожним плановим ремонтом, тобто кожні 3 роки до досягнення граничного строку служби;



- обов'язковість заборони експлуатації понад встановлений граничний строк служби до всіх вантажних вагонів з вичерпаним нормативним строком служби, що курсують українськими залізницями, в тому числі й до іноземних вантажних вагонів.

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

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта дасть змогу підприємствам та користувачам залізничного транспорту незалежно від форми власності функціонувати в рівних умовах відповідно до нормативно-правових актів.

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

Проведення М-тесту недоцільно, тому що питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, не перевищує 10 відсотків.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Зміна строку дії акта можлива в разі зміни правових актів, на виконанні вимог яких базується наказ.

Регуляторний акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

кількість вантажних вагонів в загальному парку (враховуючи знаходження вагонів у позапланових поточних ремонтах) з вичерпаним нормативним строком служби на звітну дату;

кількість побудованих вантажних вагонів українськими вагонобудівними підприємствами за звітний період;

кількість імпортованих нових вантажних вагонів за звітний період;

кількість імпортованих вживаних вантажних вагонів за звітний період;

кількість вантажних вагонів, яким було продовжено строк служби за звітний період;



кількість виключених із загального парку вантажних вагонів через вичерпаний граничний строк служби або незадовільний технічний стан за звітний період;

кількість експортованих вантажних вагонів за звітний період;

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

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог регуляторного акта.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта – середній. Проект наказу розміщено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури в розділі «Діяльність//Регуляторна діяльність//Проекти регуляторних актів».

#### **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, станом на кожний перший день кожного кварталу протягом наступних п'яти років, за квартал у порівнянні з попереднім кварталом та аналогічним періодом минулого року. Метод проведення результативності – статистичний.

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.

Цільові групи – вагонобудівні підприємства України, власники вантажних вагонів України. АТ «Укрзалізниця».

Виконавець заходів з відстеження результативності дії регуляторного акта – Міністерство інфраструктури України.

Т. в. о. Міністра інфраструктури України

Дмитро ЖИВИЦЬКИЙ

«08» 10 2020 р.