



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» направляє на погодження доопрацьований проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті» (далі – проєкт наказу).

- Додатки: 1. Копія проєкту наказу на 10 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 11 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

420119 *



№ 554/39/14-21 від 22.02.2021
Терлецька 35748391

Повідомлення
про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації
вантажних вагонів на залізничному транспорті»

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) 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: kirichenko@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.

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 імпорту 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.

За даними АТ «Укрзалізниця» з січня 2018 року по травень 2020 року у перевезеннях вантажів було задіяно від 13% до 29% іноземних вантажних вагонів, кількість таких вагонів сягає від 17 тис. одиниць до 52 тис. одиниць (з урахуванням транзиту).

Зазначені факти свідчать про те, що залізнична галузь України неминуче втрачає свої позиції на ринку та конкурентоздатність, у т.ч. експортно-імпортних та транзитних перевезеннях.

Подальша експлуатація застарілих вантажних вагонів руйнує колії, ремонт та відновлення яких відбувається за державні кошти. Враховуючи, що пасажирські залізничні перевезення здійснюються на тих самих коліях, значно зростає ймовірність техногенних ризиків.

У той же час за останні 9 років кількість працюючих підприємств вагонобудівної галузі скоротилася більш, ніж у 3,5 рази (з 18 од. у 2011 році до

5 од. наприкінці 2020 року). Відбулось рекордне, у 2.5 рази, скорочення кількості робочих місць у даній галузі. Падіння обсягів реалізації вантажних вагонів вітчизняними підприємствами 2020 році (по відношенню до 2011 року) складає близько 90%. Катастрофічно, в 53 рази, знизився експорт вантажних вагонів.

Подальше збереження даної ситуації та відсутність державної підтримки промисловості, неминуче призведе Україну до повної втрати в галузі вагонобудування, а залізничний сектор – до неефективного витрачання державних коштів на ліквідацію наслідків експлуатації застарілих вантажних вагонів.

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

	- сплата податків за рахунок збільшення обсягів господарської діяльності на залізничному транспорті;	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Повна заборона продовження строку служби вантажних вагонів	немає	немає
Встановлення жорстких технічних вимог до вантажних вагонів з продовженим строком служби	немає	немає
Впровадження порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному 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, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	7,487	13,122	59,976

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальної системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Повна заборона продовження строку служби вантажних вагонів	1	Впровадження такого регуляторного механізму доцільно при існуванні державної планової економіки для збалансованості інтересів власників вантажних вагонів та виробників вагонів
Встановлення жорстких технічних	2	Такий регуляторний механізм збільшить фінансове

вимог до вантажних вагонів з продовженим строком служби		навантаження на власників вантажних вагонів та потребує більшого часу на впровадження
Впровадження порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті	3	Регуляторний акт забезпечує експлуатацію вантажних вагонів 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 витратимуться 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.

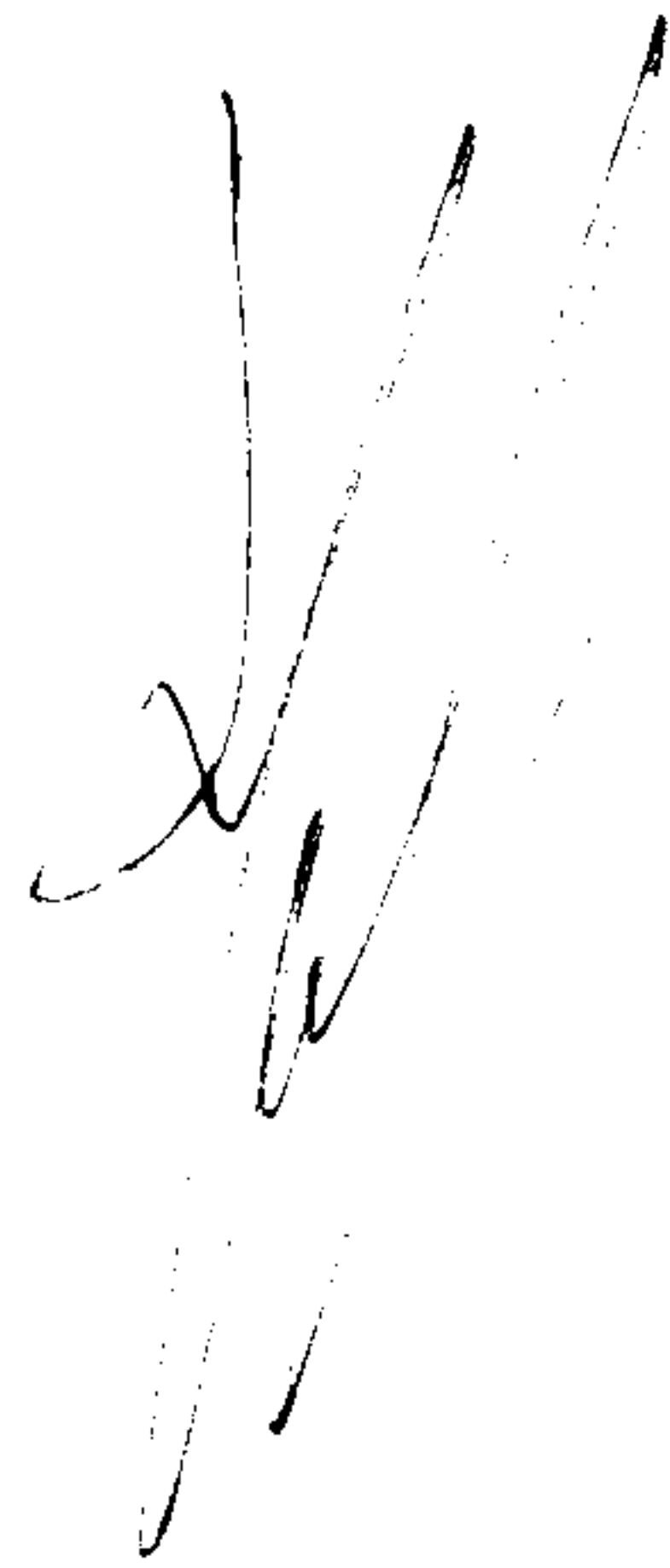
Цільові групи – вагонобудівні підприємства України, власники вантажних вагонів України, АТ «Укрзалізниця».

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

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

«12» 02 2021 р.



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 законодавства; 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.