



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування» (далі – проєкт акта).

Просимо розглянути та погодити зазначений проєкт акта у десятиденний строк.

- Додатки: 1. Проєкт акта на 1 арк.
2. Пояснювальна записка до проєкту акта на 6 арк.
3. Аналіз регуляторного впливу на 10 арк.
4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Сергій Александров 351 4153



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від

2021 р. №

Київ

Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Установити, що після закінчення строку експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, допускається продовження строку їх експлуатації на залізничному транспорті загального користування.
2. Міністерству інфраструктури у тримісячний строк розробити та затвердити Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, та визначити строк продовження експлуатації таких вагонів.
3. Установити, що дія Порядку, визначеного пунктом 2 цієї постанови, не поширюється на вантажні вагони підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності
залізничного транспорту загального користування»

I. Визначення проблеми

Відповідно до статті 10 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, мати відповідний сертифікат.

Відповідно до пункту 19 Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту та плану заходів з його застосування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194, безпека рухомого складу залізничного транспорту з урахуванням ступеня ризику повинна забезпечуватися шляхом установа строків експлуатації та/або гарантійних строків використання рухомого складу залізничного транспорту, а також визначення періодичності проведення його технічного обслуговування та ремонту.

Станом на 07.06.2021 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.

Як наслідок, упродовж 2020 року на залізничному транспорті України зареєстровано 813 транспортні події, у яких 212 осіб загинули та 140 осіб отримали травми, з них: 479 аварій, з яких 126 аварій в наслідок зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту.

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 до двох документів:



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

1) Положення про продовження строку служби вантажних вагонів, які курсують у міждержавному сполученні, затвердженого 14.05.2010 Радою залізничного транспорту країн СНД (далі – Положення № 1);

2) Положення про продовження строку служби вантажних вагонів Укрзалізниці, затвердженого наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» від 21.05.2015 № 148-Ц/од (далі – Положення № 2).

Положення № 1 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 № 1, 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.

Положення № 2 видано по за межами правового поля, так як Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця» не має повноважень для затвердження зазначеного Положення. Також, Положення № 2 встановлює можливість продовження строку служби вантажних вагонів інвентарного парку на строк експлуатації більше подвійного призначеного виробником. Крім зазначеного Положенням № 2 надає можливість АТ «Укрзалізниця» самостійно спеціалізовані органи, які здійснюють технічне діагностування (обстеження) вантажних вагонів за методиками, які самі і затверджують.

Як наслідок, при досягненні терміну подвійного строку служби обмежується курсування інвентарного парку вантажного вагону в межах України з можливістю вантажних операцій в суміжних країнах Європи.

На українському ринку надання послуг з технічного діагностування вантажних вагонів здійснюють п'ять спеціалізованих наукових організацій: дві державної та три приватної власності. Через відсутність нормативно-правових актів з питань продовження строку служби вантажних вагонів така діяльність здійснюється на договірних засадах між власниками вагонів та спеціалізованими 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 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 остаточний ресурс 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 несправність вантажних вагонів, які виникли через фізичний знос конструктивних елементів рами вагонів, що мали бути замінені при ремонті, але дефект яких неможливо було визначити під час такого ремонту.

Вищезазначену ситуацію вбачається виправити завдяки державному регулюванню експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті.

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

Проектом акта встановлюється, що після закінчення строку експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, допускається подовження строку їх експлуатації на залізничному транспорті загального користування. Надається доручення Міністерству інфраструктури України у тримісячний строк розробити та затвердити Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, установленого виробником, та визначити строк продовження експлуатації таких вагонів.

Головною ціллю запровадження державного регулювання експлуатації вантажних вагонів є унеможливлення експлуатації вантажних вагонів із вичерпаним ресурсом, які не забезпечують безпеку перевезень вантажів 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 лютого 1997 р. 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 відвантажувалася 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 можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті, а також встановлення граничних строків їх експлуатації після продовження	В цілому допускають продовження строку експлуатації призначеного виробником строку служби. Надається повноваження Мінінфраструктури щодо затвердження відповідного порядку продовження експлуатації вагонів

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.	Відсутні -
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;	Відсутні
Впровадження можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів на	- підвищення рівня безпеки руху на залізничному транспорті; - збільшення	Відсутні

залізничному транспорті а також встановлення граничних строків їх експлуатації після продовження	виробництва нових вантажних вагонів; - 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	н Відсутні	Відсутні
Встановлення жорстких технічних вимог до вантажних вагонів з продовженим строком служби	Відсутні	Відсутні
Впровадження можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті а також встановлення граничних строків їх експлуатації після продовження	Відсутні	Відсутні

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	Періодичні	Витрати за
------------	---	------------	------------

	перший рік, млн грн	(за рік), млн грн	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	1	Впровадження такого

продовження строку служби вантажних вагонів		регуляторного механізму доцільно при існуванні державної планової економіки для збалансованості інтересів власників вантажних вагонів та виробників вагонів
Встановлення жорстких технічних вимог до вантажних вагонів з продовженням строком служби	2	Такий регуляторний механізм збільшить фінансове навантаження на власників вантажних вагонів та потребує більшого часу на впровадження
Впровадження можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті а також встановлення граничних строків їх експлуатації після продовження	3	Регуляторний акт забезпечує безпеку перевезень вантажів залізничним транспортом у вантажних вагонах в залежності від їх технічного стану та залишкових ресурсів після закінчення строку їх експлуатації

Найбільш оптимальним альтернативним способом досягнення цілей є впровадження можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті а також встановлення граничних строків їх експлуатації після продовження.

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

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

- встановлення можливості продовження строку експлуатації вантажних вагонів у яких закінчився строк експлуатації встановлений виробником;
- надання повноваження Мінінфраструктури затвердити Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, установленого виробником, та визначити строк продовження експлуатації таких 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».

ІХ. 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

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України
«Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності
залізничного транспорту загального користування»

1. Мета

Метою проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування» (далі – проєкт акта) є врегулювання питання щодо продовження строку експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, на залізничному транспорті загального користування.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Відповідно до статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Відповідно до статті 10 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, мати відповідний сертифікат.

Відповідно до пункту 19 Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту та плану заходів з його застосування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194, безпека рухомого складу залізничного транспорту з урахуванням ступеня ризику повинна забезпечуватися шляхом установлення строків експлуатації та/або гарантійних строків використання рухомого складу залізничного транспорту, а також визначення періодичності проведення його технічного обслуговування та ремонту.

Станом на 07.06.2021 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 174,07 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



Ідентифікація несправних вагонів практично від всіх вантажних поїздів, що

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

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.

Як наслідок упродовж 2020 року на залізничному транспорті України зареєстровано 813 транспортні події, у яких 212 осіб загинули та 140 осіб отримали травми, з них: 479 аварій, з яких 126 аварій в наслідок зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту.

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 документів:

1) Положення про продовження строку служби вантажних вагонів, які курсують у міждержавному сполученні, затвердженого 14.05.2010 Радою залізничного транспорту країн СНД (далі – Положення № 1);

2) Положення про продовження строку служби вантажних вагонів Укрзалізниці, затвердженого наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» від 21.05.2015 № 148-Ц/од (далі – Положення № 2).

Положення № 1 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 № 1, 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. 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.

Положення № 2 видано по за межами правового поля, так як Державна адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» не має повноважень для затвердження зазначеного Положення. Також, Положення № 2 встановлює можливість продовження строку служби вантажних вагонів інвентарного парку на строк експлуатації більше подвійного призначеного виробником. Крім зазначеного Положенням № 2 надає можливість АТ

«Укрзалізниці» самостійно визначати спеціалізовані органи, які здійснюють технічне діагностування (обстеження) вантажних вагонів.

Як наслідок, при досягненні терміну подвійного строку служби обмежується курсування інвентарного парку вантажного вагону в межах України з можливістю вантажних операцій в суміжних країнах Європи.

На українському ринку надання послуг з технічного діагностування вантажних вагонів здійснюють п'ять спеціалізованих наукових організацій: дві державної та три приватної власності. Через відсутність нормативно-правових актів з питань продовження строку служби вантажних вагонів така діяльність здійснюється на договірних засадах між власниками вагонів та спеціалізованими 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 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.

3. Основні положення проекту акта

Проектом акта встановлюється можливість продовження строку експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, на залізничному транспорті загального користування, а також передбачається розроблення та затвердження Мінінфраструктури порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, установленого виробником, та визначення строку продовження експлуатації таких вагонів.

4. Правові аспекти

У даній сфері суспільних відносин діють Закон України «Про транспорт», Закон України «Про залізничний транспорт», Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує фінансування з державного чи місцевих бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

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

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

7. Оцінка відповідності

Проект акта не стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

Проект акта не містить норм, що порушують права та свободи, гарантовані Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, та не містить положень, що стосуються таких прав і свобод.

У проекті акта немає положень, що порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, положень, що містять ознаки дискримінації чи які створюють підстави для дискримінації, а також положень, що містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією.

8. Прогноз результатів

Реалізація акта сприятиме покращенню стану безпеки на залізничному транспорті та збереженню залізничної інфраструктури.

Реалізація акта впливатиме на ключові інтереси заінтересованих сторін. (інформація додається).

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.

Додаток
до пояснювальної записки
(пункт 8)

Інформація
про вплив реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Власники залізничного рухомого складу – резиденти України	Позитивний	Реалізація акта ускладнить участь іноземних власників вантажних вагонів у внутрішніх перевезеннях вантажів в Україні.
Власники залізничного рухомого складу – нерезиденти України	Негативний	Це підвищить конкуренцію на ринку перевезень серед власників вагонів – резидентів України, але через зменшення загального парку вантажних вагонів поступово збільшиться вартість нових українських вагонів
Вагонобудівні та вагоноремонтні підприємства України	Позитивний	Реалізація акта дасть можливість збільшити обсяги будівництва та ремонту вантажних вагонів унаслідок технічних обмежень для власників вагонів – нерезидентів щодо необхідності ремонту їх вагонів (для подальшого використання у внутрішніх українських перевезеннях) тільки на українських вагонобудівних або вагоноремонтних підприємствах
Перевізник		Зменшить ризики виникнення транспортних подій та кількість позапланових ремонтів. Це зменшує ризики порушення технології перевізного процесу та покращує обертання вантажних вагонів між вантажними операціями

проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування» (далі – проект акта) розроблено з метою врегулювання механізму продовження строку експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті та підвищення заінтересованості операторів вантажних вагонів у закупівлі нових вантажних залізничних вагонів українських виробників.

Розробником проекту акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проект акта розміщено на сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) в розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту акта прохання надавати до Мінінфраструктури на поштову адресу: просп. Перемоги, буд. 14, м. Київ, 01135 або на електронну адресу: aleksandrov@mtu.gov.ua.

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



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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