

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

I. Визначення проблеми

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 341/16357 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205) (далі – тарифи Збірника тарифів).

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

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

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

На перевезення порожніх вагонів також встановлено розподіл тарифів на три класи залежно від того, з-під вивантаження якого вантажу порожній вагон слідує під завантаження, в (із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо, а саме: з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу та вантажів позакласної групи – 1,242; з-під вивантаження вантажів 2-го



ного класу – 1,885; з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу, в
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

(із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо – 3,023.

Тобто тарифи на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи і вантажів 1-го тарифного класу відрізняються від тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу в 1,5 раза, а від тарифів з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу відрізняються майже в 2,5 раза, що зумовлює відповідне перехресне субсидування між вантажами та подекуди недобросовісне маніпулювання тарифами.

Діюча система тарифікації утворює дисбаланс економіки, оскільки покриття збиткових видів діяльності АТ «Укрзалізниця» здійснюється за рахунок прибуткових видів діяльності. При цьому обсяг прибуткових перевезень щороку зменшується у зв'язку зі зменшенням виробництва товарів, які відносяться до 3 тарифного класу вантажів (у першу чергу, чорних металів).

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

структурні зміни в економіці України, викликані зміною структури виробництва, а також анексією Криму та тимчасовою окупацією деяких регіонів Донецької та Луганської областей, призвели до зменшення обсягів виробництва та, як наслідок, перевезення високовартісних вантажів;

зростання витрат на перевезення з незалежних від АТ «Укрзалізниця» причин відбувалося більшими темпами, ніж індексація тарифів.

Це призвело до того, що прибуткові види діяльності більше не перебивають збитків як від перевезення низьковартісних вантажів та порожніх вагонів, так і збитків від пасажирських перевезень.

Основною причиною такої ситуації є те, що на сьогодні не забезпечується виконання положень нормативно-правових актів, які регулюють ціноутворення на залізничному транспорті. І, як наслідок, фактичний рівень зміни тарифів завжди менший, ніж закладений у кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України. Так, за даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2020 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 60%.

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

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

Зміну рівня тарифів пропонується здійснити шляхом:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Кількість суб'єктів господарювання станом на 01.01.2021 – 2203 (кількість потенційних учасників перевізного процесу періодично змінюється).

Суб'єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень: перевізник;

вантажовідправники, вантажоодержувачі (далі – вантажовласники), які є учасниками процесу перевезення залізничним транспортом вантажів.

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

II. Цілі державного регулювання

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

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1.	Збереження чинного регулювання.

	<p>Тарифи на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу та порожніх вагонів з-під їх вивантаження під наступне навантаження не мають економічно обґрунтованого рівня та інвестиційної складової. Недоотримання доходів перевізником, що призводить до необхідності застосування перехресного субсидування між вантажами та відсутності достатніх фінансових ресурсів для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів.</p>
Альтернатива 2.	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить:</p> <ul style="list-style-type: none"> скоротити перехресне субсидування між вантажами; привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році; збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році; збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів; здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, капітальний ремонт колії, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, реконструкцію електричних мереж, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 3.	<p>Прийняття регуляторного акта, який забезпечить приведення рівня тарифів на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу до рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу, а тарифів на перевезення порожніх вагонів – до беззбиткового рівня дозволить:</p> <ul style="list-style-type: none"> ліквідувати збитковість перевезень позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу, порожніх вагонів та уникнути перехресне субсидування між ними;

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

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині, зважаючи на те, що розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей. Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	-	Недоотримання Державним бюджетом України додаткових податкових надходжень у сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	Отримання додаткових надходжень до Державного бюджету України у сумі в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році. Забезпечення виконання вимог законодавства в частині удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.	Відсутні.
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	Можливе погіршення показників рентабельності підприємств, що здійснюють перевезення зазначених вантажів залізничним транспортом.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

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

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	н/д	н/д	-	-	2203
Питома вага групи у	н/д	н/д	-	-	100

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

*Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, за групами визначити неможливо, оскільки, за інформацією Держстату, суб'єкт господарювання може належати до групи «Великі», при цьому частка перевезень залізничним транспортом буде зовсім незначна, та навпаки.

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

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1.	0	Існування перехресного субсидування між вантажами. Відсутня можливість забезпечення реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.у Недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень у сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	3	Забезпечується: скорочення перехресного субсидування між вантажами;

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

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

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

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

		<p>коштів на реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.</p>
Альтернатива 2.	<p>Реалізація наказу дозволить вдосконалити тарифну політику шляхом:</p> <p>встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;</p> <ul style="list-style-type: none"> - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; - встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до 	<p>Відсутність змоги збільшити фінансову можливість для реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу. Негативне сприйняття бізнес-спільнотою ініціативи щодо підвищення тарифів у період кризи, пов'язаної з Covid-19, що може призвести до негативної тональності в мас-медіа.</p>

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

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

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

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

Очікуваний позитивний ефект за умови введення в дію з 01.09.2021:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності дії вказаного регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися через рік після набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження, – статистичні дані за основними показниками результативності дії регуляторного акта та дані, отримані шляхом дослідження показників.

Виконавець заходів – Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України
КУБРАКОВ

Олександр

« _____ » _____ 2021 року

