**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Статуту залізниць України»**

**1. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Статуту залізниць України» (далі – проект акта) розроблено Міністерством інфраструктури України на виконання пункту 27 плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 615, яким передбачено завдання Міністерству інфраструктури України щодо скасування плати за розведення та піднімання ферм мостів.

Проектом акта передбачається внести зміну до пункту 99 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р., якою передбачено скасування плати за розведення ферм мостів на внутрішніх водних шляхах України, а також зобов’язання власників мостів утримувати їх у належному стані.

На сьогодні перевізники вносять відповідну плату за розведення ферм мостів, що негативно впливає на розвиток річкового судноплавства, призводить до здорожчання перевезень та є одним із стримуючих факторів, що не дає змогу збільшити обсяги перевезень річковим транспортом.

Практично у всіх країнах світу, у тому числі у країнах ЄС, мости на внутрішніх водних шляхах розглядаються як штучно створена перешкода на шляху прямування судна, що заважає судноплавству, а отже, плата за розведення ферм мостів з перевізника (судновласника) не стягується.

**2. Мета і шляхи її досягнення**

Метою прийняття проекту акта є створення належних умов для розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах, зменшення фінансового навантаження на річкових перевізників, а також стимулювання перевізників до використання внутрішнього водного транспорту.

**3. Правові аспекти**

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Закон України «Про транспорт»;

Закон України «Про залізничний транспорт»;

постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.2016 № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних»;

правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471.

**4. Фінансово-економічне обґрунтування**

Здійснюючи перевезення вантажів річковим транспортом, судна проходять через чотири прогонові споруди мостів, розведення яких здійснюють регіональні філії «Придніпровська залізниця», «Південна залізниця» та «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».

Протягом 2015–2016 років для пропуску суден виробничими підрозділами колійного господарства філій ПАТ «Укрзалізниця» здійснено 825 підйомів прогонових будов залізничних мостів. Протягом першого півріччя 2017 року здійснено 147 підйомів прогонових будов.

На сьогодні, за інформацією ПАТ «Укрзалізниця», вартість 1 розведення прогонових будов залізничних мостів становить від 4447,89 до 9832,73 грн. За 2015–2016 роки та 6 місяців 2017 року річкові перевізники сплатили понад 7,3 млн грн регіональним філіям ПАТ «Укрзалізниця» за піднімання прогонових будов залізничних мостів.

Це призводить до суттєвого подорожчання вартості річкових перевезень і їх неконкурентоспроможності порівняно з іншими видами транспорту та не відповідає політиці Уряду щодо розвитку судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

Прийняття акта дасть змогу створити належні умови для розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах, зменшити фінансове навантаження на перевізників, а також стимулювати перевізників до використання внутрішнього водного транспорту. У результаті цього очікується переорієнтація вантажопотоків з автомобільного та залізничного на водний транспорт, що, у свою чергу, приведе до зменшення витрат держави на утримання автомобільних доріг, а також на закупівлю нового рухомого залізничного складу.

**5. Позиція заінтересованих органів**

Проект акта потребує погодження з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України, Державною регуляторною службою України та проведення правової експертизи Міністерством юстиції України.

**6. Регіональний аспект**

Проект акта не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць та не вирішує концептуальних проблем розвитку регіонів, а тому не потребує погодження з місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

**6¹. Запобігання дискримінації**

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації. Проект акта не потребує проведення громадської антидискримінаційної експертизи.

**7. Запобігання корупції**

У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.

**8. Громадське обговорення**

Проект акта не потребує проведення консультацій з громадськістю.

**9. Позиція соціальних партнерів**

Проект акта не стосується соціально-трудової сфери.

**10. Оцінка регуляторного впливу**

Проект акта є регуляторним актом.

**10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці**

Реалізація акта дасть змогу збереженню наявних i створенню нових робочих місць, підвищенню рівня зайнятості населення.

**11. Прогноз результатів**

Реалізація акта дасть змогу зменшити фінансове навантаження на перевізників, що використовують внутрішні водні шляхи, переорієнтувати вантажі з автомобільного та залізничного на річковий транспорт.

Міністр інфраструктури України В. Омелян

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 року