



Міністерство інфраструктури України



ЗАКОН УКРАЇНИ “ПРО ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ” (нова редакція)



Суміщення функцій державного і господарського управління залізничним транспортом загального користування, що знижує їх ефективність;

Відсутність конкуренції, а отже відсутність у суб'єктів господарювання галузі мотивації до підвищення ефективності своєї роботи та якості послуг, розширення їх асортименту;

Жорстке державне регулювання тарифів на залізничні перевезення не дозволяє вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг;

Значне фінансове навантаження Укрзалізниці соціальними функціями держави (перевезення пільгових категорій пасажирів, зобов'язання перевозити пасажирів в приміському сполученні за тарифами, що значно нижчі за собівартість);

Перехресне субсидування як пасажирських перевезень за рахунок вантажних, так і перевезення одних видів вантажів за рахунок інших;

Відсутність державних інвестицій в галузь – не дивлячись на положення статей 8, 9 чинного Закону України «Про залізничний транспорт», за роки незалежності держава не інвестувала в галузь жодної гривні;

Висока ступінь зносу основних фондів галузі, що перевищує 80 %. Особливо це стосується тягового рухомого складу.





Прийняття нової редакції Закону України "Про залізничний транспорт України" має забезпечити:

- підвищення ефективності системи державного управління та регулювання;
- прискорення темпів євроінтеграції України;
- доступність інфраструктури залізничного транспорту для користувачів різних форм власності;
- формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та підвищення його конкурентоспроможності;
- розширення можливостей підприємницької діяльності у сфері залізничного транспорту;
- підвищення інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту;
- підвищення якості залізничних транспортних послуг;
- підвищення безпеки при користуванні залізничним транспортом.





1

Нова модель державного управління залізничним транспортом з урахуванням структурних перетворень, що відбуваються в галузі та вимог європейського законодавства.

2

Новий підхід до організації перевезень пасажирів у соціальному сегменті залізничним транспортом.

3

Введення терміну "інфраструктура залізничного транспорту загального користування" та "оператор інфраструктури", що є відповідальним за її експлуатацію, модернізацію та розвиток.

4

Законодавче закріплення

- положення щодо особливостей будівництва та придбання об'єктів інфраструктури залізничного транспорту;
- основи регулювання діяльності операторів залізничного рухомого складу.

5

Функції з державного регулювання тарифів на залізничному транспорті передаються незалежному регулятору – Національній комісії з регулювання у сфері транспорту (НКРТ).

6

Державні регульовані тарифи встановлюються на економічно обґрунтованому рівні.

7

Запровадження вільного тарифоутворення в нерегульованій державою сфері.





Директива 91/440/ЄС	Щодо розвитку залізниць у Співтоваристві в частині основних принципів діяльності галузі: незалежність управління, конкуренція перевізників
Директива 2001/14/ЄС	Щодо рівноправного доступу та встановлення плати за інфраструктуру: фінансова незалежність оператора інфраструктури від перевізника, державний контроль за рівноправним доступом, держава встановлює граничні рамки тарифів на залізничну інфраструктуру
Директива 95/18/ЄС	Про ліцензування залізничних підприємств: авторизація оператора інфраструктури, ліцензування перевізників (фінансова спроможність, професійна компетентність)
Директива 2004/49/ЄС	Про безпеку на залізничному транспорті: система управління безпекою, державний контроль, сертифікати безпеки
Директива 2007/59/ЄС	Про ліцензування машиністів: держава видає ліцензії машиністам та веде реєстр виданих машиністам ліцензій та сертифікатів
Директива 2008/57/ЄС	Про інтероперабельність залізниць: сертифікація рухомого складу, забезпечення доступу до послуг маломобільним верствам населення
Регламент 1370/2007/ЄС	Держава укладає угоди із перевізниками на здійснення соціальних перевезень та контролює їх виконання
Регламент 1371/2007/ЄС	Держава визначає критерії якості пасажирських залізничних перевезень та контролює їх виконання перевізниками
Регламент 1192/69/ЄС	Заборона на фінансові обтяження державних залізничних підприємств або надання їм преференцій





ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ

<u>Мінінфраструктури</u> - формування держ. політики - розробка законів нормативних актів - управління акціями держ. підприємств - координація замовлень соціальних перевезень пасажирів	<u>Агентство</u> - реалізація держ. політики - регулювання ринку (доступу) - ведення реєстрів операторів інфраструктури, перевізників та операторів рухомого складу - ліцензування залізничних підприємств	<u>НКРТ</u> - держ. регулювання цін на залізничному транспорті - погодження інвест. програм - затвердження Методики тарифів на зал. транспорті	<u>Державний орган з безпеки</u> - видача сертифікатів безпеки - ліцензування машиністів - контроль безпеки - авторизація операторів інфрастр.	<u>Комісія з розслідування аварій</u>
--	--	---	--	--

ІНФРАСТРУКТУРА

<u>Оператор інфраструктури</u> ПАТ "УЗ"	<u>Інші оператори інфраструктури загального та незагального користування</u> (ППЗТ, заводи, що продають доступ до власної залізничної інфраструктури)
---	---

ПЕРЕВЕЗЕННЯ

<u>Перевізник ПАТ "УЗ"</u>		<u>Перевізники</u> (тяга або тяга + вагон)		<u>Оператори залізничного рухомого складу</u>
пасажирські	вантажні	пасажирські (КМДА, УЗШК)	вантажні	

КЛІЄНТИ

<u>Пасажири</u>	<u>Вантажовласники</u>
------------------------	-------------------------------







Агентство залізничного транспорту

Жорсткий контроль доступу до
інфраструктури

Оператор інфраструктури
ПАТ “УЗ”

Інші оператори інфраструктури загального
та незагального користування

**Основний оператор інфраструктури
залізничного транспорту в Україні,**
який має інфраструктуру на праві
господарського відання.

Приватні інфраструктури (у майбутньому),
промислові залізничні колії (ППЗТ), які
використовуються для формування поїздів

- ✓ проходять обов’язкову державну авторизацію;
- ✓ мають систему управління безпекою, що контролюється державним органом з безпеки;
- ✓ щорічно публікують затверджені Агентством правила доступу до інфраструктури;
- ✓ відповідають за утримання об’єктів інфраструктури у належному стані, здійснюють аварійно-відновлювальні роботи;
- ✓ мають право не допустити або заборонити експлуатацію залізничного рухомого складу та персоналу перевізника, якщо вони не відповідають вимогам





<u>Перевізник ПАТ “УЗ”</u>		<u>Перевізники</u> (тяга або тяга + вагон)		<u>Оператори залізничного рухомого складу</u>
пасажирські	вантажні	пасажирські (КМДА, УЗШК)	вантажні	
Філії (в майбутньому – дочірні компанії) ПАТ “УЗ”, які на конкурентних (рівноправних) засадах здійснюють перевезення пасажирів та вантажів		Приватні перевізники, що обов’язково мають тяговий рухомий склад.		Відповідно до Директив ЄС – не є підприємствами залізничного транспорту, але на сьогодні в Україні цей ринок достатньо розвинутий
✓ Для здійснення діяльності повинні мати: ▪ ліцензію (підтвердження фінансової спроможності, доброї репутації, наявності працівників відповідної кваліфікації); ▪ систему управління безпекою, сертифікати безпеки; ▪ обов’язково тяговий рухомий склад; ▪ машиністів, що мають відповідні ліцензію, права та сертифікати; ▪ вагони (пасажирські, вантажні) – не обов’язково. ✓ Надають відповідну інформацію в державні реєстри залізничного рухомого складу. ✓ Укладають договір з оператором інфраструктури для отримання доступу до залізничної інфраструктури (нитки графіку). ✓ Здійснюють пошук клієнтів, формування поїзду, а отже несуть комерційні ризики				✓ Укладають договори з перевізниками для отримання послуги тяги або включення їх вагонів до складу поїзда. ✓ Не відповідають за повноцінне формування поїзда. ✓ Повинні мати ліцензію для перевезення небезпечних вантажів.





Необхідно внести зміни до:

- Кодексу України про адміністративні правопорушення – щодо накладання оператором інфраструктури штрафів.
- Закону України “Про природні монополії” – монополія: право користування залізничною інфраструктурою.
- Закону України “Про охорону діяльності” – щодо охорони особливо важливих об’єктів залізничного транспорту та вантажів.
- Закону України “Про здійснення державних закупівель” – щодо замовлення соціальних пасажирських перевезень.
- Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності” – щодо особливостей ліцензування залізничних підприємств (перевізників).

Необхідно розробити:

- Нову редакцію Статуту залізничного транспорту України
- Порядок та Правила рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту
- Методику розрахунку тарифу на інфраструктуру
- Порядок розрахунку інвестиційної складової тарифу на інфраструктуру
- Порядок державного замовлення публічних (соціальних) залізничних перевезень пасажирів
- Порядок укладання регуляторного (мережевого) контракту з оператором інфраструктури
- Програма забезпечення інтероперабельності залізничної системи України
- Державна цільова програма забезпечення доступу осіб з обмеженими можливостями до залізничних перевезень
- більш ніж 50 інших нормативно-правових актів.