### **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги»**

1. **Мета**

Метою прийняття проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» (далі – проєкт наказу)є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів 1-го тарифного класу з метою подальшого скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів та їх уніфікації.

1. **Обґрунтування необхідності прийняття акта**

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.

Але недосконалість чинної системи тарифікації вантажів була виявлена серед фінансових порушень, які призвели до недоотримання доходів, за результатами державного фінансового аудиту діяльності акціонерного товариства «Українська залізниця» за період з 01.01.2017 по
30.06.2020 (далі – Звіт), проведеного Державною аудиторською службою України (далі – ДАСУ).

Так, ДАСУ в своєму Звіті зауважила, що впровадження класності на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, відсутність уніфікації коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, є економічно необґунтованим та надають преференції під час перевезень окремих видів вантажів, через що АТ «Укрзалізниця» втратила доходів розрахунково на суму 17,6 млрд гривень.

ДАСУ також зазначено, що розрахунок проведено лише на окремі види товарів, що перевозяться у внутрішньодержавному сполученні, як різниця між коефіцієнтами до тарифів Збірника тарифів, тобто з урахуванням обсягів перевезень усіх вантажів у межах України втрати доходів значно більші. Окрім цього, коефіцієнт, що застосовується до тарифу на перевезення залізної руди та вугілля (І тарифний клас), є одним із найнижчих, проте обсяг перевезення цих товарів є найбільшим, перевезення зерна (ІІ клас) є дорожчим через більший коефіцієнт. Причому собівартість перевезення зазначених товарів практично є однаковою.

У зв’язку з цим ДАСУ запропоновано Кабінету Міністрів України доручити Міністерству інфраструктури України розробити та запровадити уніфіковані та економічно обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

 Крім цього, пунктом 8.1. Протоколу № 25 засідання Ради національної безпеки і оборони України від 30.07.2021 надано доручення Кабінету Міністрів України привести залізничні тарифи на вантажні перевезення в межах України до економічно обґрунтованого рівня.

Розподіл вантажів за тарифними класами розпочато з 1997 року на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28.06.1997 № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» з урахуванням фактору платоспроможності по роду вантажу. Наразі розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Такою диференціацією передбачено встановлення зниженого тарифу на перевезення відносно дешевих вантажів з високою часткою транспортних витрат у кінцевій ціні та адекватне підвищення тарифів за перевезення високовартісних товарів у межах встановленого середнього рівня тарифів. Основною метою цієї постанови було суттєве зниження тарифів на перевезення низьковартісних стратегічно важливих для держави вантажів, перевезення яких субсидувались за рахунок прибуткових високовартісних.

Але наразі 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), та транзитних перевезень.

Крім того, така система тарифоутворення стимулює українську промисловість концентруватись саме на виробництві та експорті сировинної продукції, перевезення якої коштує дешевше, замість експорту продукції з високою часткою доданої вартості. Чинна система тарифів, яка передбачає здійснення перевезень деяких вантажів за значно дорожчими цінами, ніж перевезення інших вантажів, дискримінує ряд виробників продукції із вищою часткою доданої вартості.

Тому першим кроком до уніфікації тарифів було введення в дію наказу Міністерства інфраструктури України від 11.08.2021 № 418 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» (далі – Наказ №418).

Враховуючи, що в загальних обсягах перевезення частка вантажів 1-го тарифного класу є найбільшою (близько 58%) пропонується введення в дію нової ініціативи: з 01.01.2022 збільшити рівень тарифів на перевезення вантажів 1-го тарифного класу на 9% та встановити коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів у розмірі 2,402.

Така ініціатива дозволить скоротити різницю між середнім рівнем тарифів та вантажами 1-го тарифного класу. При цьому, за умови реалізації зазначеної ініціативи, перевезення вантажів 1-го тарифного класу буде здійснюватися за рентабельними тарифами (3.4%).

Відповідно запроваджені у 2009 році у Збірнику тарифів принципи перехресного субсидування різних видів перевезень вантажів 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 швидшими темпами, ніж індексація тарифів.

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

За даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2020 рік зростання індексу цін виробників (далі – ІЦВ) випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) на 60%.

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

01.03.2011 +2,2% щомісячно до кінця року

01.06.2013 + 2,2%

01.07.2013 +3%

01.10.2013 + 2,8%

23.07.2014 +12,5%

31.01.2015 + 30%

30.04.2016 +15%

31.10.2017 +15%

30.03.2019 + 14,2%

02.01.2018

(перенесення хімічних вантажів з 3-го тарифного класу до 2-го класу (-35%))

Індексація

тарифів:

17.08.2021 +25,9% позакласні

+8% 1,2 клас

+51,8% порожній

01.01.2022

+20,4% 1 клас

+6,5% 2 клас

01.01.2022

+20,4% 1 клас

+6,5% 2 клас

Зазначається, що станом на липень склав ІЦВ склав 126,9%, замість прогнозного за рік -108,7 %.

З метою покриття релевантних витрат на ріст ІЦВ (матеріали, паливо, електроенергія) та прийнятого управлінського рішення щодо суттєвого збільшення плану ремонту основних засобів, тощо, зміни державних регульованих тарифів, передбачених попереднім Наказом № 418, дадуть можливість вийти на беззбитковий рівень та отримання позитивного прогнозного фінансового результату за підсумками 2022 року.

З метою забезпечення виконання обсягів перевезень, якісних та кількісних показників експлуатаційної роботи, підтримки об’єктів інфраструктури в належному стані виникла гостра необхідність у додаткових коштах, які будуть направлені на та капітальні інвестиції у 2022 році, зокрема: здійснити реконструкцію 150 км колії, електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу.

Зміна державних регульованих тарифів на перевезення вантажів до кінця 2022 року від цієї ініціативи складе 3,3 %. Враховуючи попередню зміну тарифів відповідно до наказу №418 на 2022 рік у розмірі 18%, сумарна зміна тарифів розрахунково до кінця 2022 року складе 22%, що відповідає рівню зміни тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (грудень до грудня), врахованого прогнозом економічного та соціального розвитку України на 2022-2024 рр., схваленого постановою Кабінету Міністрів України від 31.05.2021 № 586.

1. **Основні положення проєкту акта**

Основними положеннями проєкту наказу є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів 1-го тарифного класу, скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, які вирішуються тільки шляхом внесення відповідним наказом Мінінфраструктури змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Зміну рівня тарифів пропонується здійснити шляхом збільшення рівня тарифів на перевезення групи вантажів 1-го тарифного класу на 9% з 01.01.2022.

Прийняття зазначеного рішення є наступним кроком на шляху ліквідації розподілу вартості перевезення за тарифними класами вантажів, що передбачено Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки.

1. **Правові аспекти**

У цій сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти:

Господарський кодекс України;

Закон України «Про ціни і ціноутворення»;

Закон України «Про транспорт»;

Закон України «Про залізничний транспорт»;

Закон України «Про природні монополії»;

постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

1. **Фінансово-економічне обґрунтування**

Прийняття проєкту наказу з 01 січня 2022 року дозволить:

скоротити диспропорцію між рівнями тарифних класів вантажів;

удосконалити тарифну політику на залізничному транспорті;

за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи
АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов’язані з ними послуги у 2022 році в сумі 2,308 млрд грн;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України на суму 117,2 млн грн у 2022 році;

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

здійснити у 2022 рр. реконструкцію 150 км колії, електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ на суму 425,8 млн. грн, модернізацію тягового рухомого складу на суму 400 млн.грн.

Реалізація проєкту наказу не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів, а навпаки буде сприяти їх наповненню.

1. **Позиція заінтересованих сторін**

Проєкт наказу розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України для проведення консультацій з громадськістю.

Проєкт наказу 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.

Проєкт наказу потребує погодження з Міністерством економіки України, Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

1. **Оцінка відповідності**

Проєкт наказу не стосується зобов’язань України у сфері європейської інтеграції, прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, не впливає на права та можливості жінок і чоловіків та не створює підстави для дискримінації.

1. **Прогноз результатів**

Реалізація наказу дозволить:

скоротити диспропорцію між рівнями тарифних класів вантажів;

удосконалити тарифну політику на залізничному транспорті;

за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи
АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов’язані з ними послуги у 2022 році в сумі 2,308 млрд грн;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України на суму 117,2 млн грн у 2022 році;

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

здійснити у 2022 рр. реконструкцію 150 км колії, електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ на суму 425,8 млн.грн, модернізацію тягового рухомого складу на суму 400 млн.грн.

Інформація про вплив реалізації наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» на інтереси заінтересованих сторін викладена в додатку до пояснювальної записки.

Міністр інфраструктури України Олександр КУБРАКОВ

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2021 року