



ПРОЄКТ ЗАКОНУ УКРАЇНИ «ПРО ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ»

Оновлена редакція (серпень 2024)



Хронологія прийняття основних acquis ЄС у сфері залізничного транспорту

Перший залізничний пакет 2001 року

- Директива 2001/12/ЄС від 26 лютого 2001 року про внесення поправок до Директиви Ради 91/440/ЄЕС щодо розвитку залізниць Співтовариства
- Директива 2001/13/ЄС від 26 лютого 2001 року про внесення змін до Директиви Ради 95/18/ЄС щодо ліцензування залізничних підприємств
- Директива 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки

Другий залізничний пакет 2004 року

- Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства та внесення поправок до Директиви Ради 95/18/ЄС щодо ліцензування залізничних підприємств та Директиви 2001/14/ЄС щодо розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки
- Директива 2004/50/ЄС від 29 квітня 2004 року про внесення змін до Директиви Ради 96/48/ЄС щодо сумісності транс'європейської високошвидкісної залізничної системи та Директиви 2001/16/ЄС Європейського парламенту та Ради про сумісність транс'європейської системи
- Директива 2004/51/ЄС від 29 квітня 2004 року про внесення поправок до Директиви Ради 91/440/ЄЕС щодо розвитку залізниць Співтовариства
- Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про заснування Європейського залізничного агентства



Третій залізничний пакет 2007 року

-Директива 2007/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про внесення змін до Директиви Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства та Директиви 2001/14/ЄС про розподіл пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягнення зборів плати за користування залізничною інфраструктурою

-Директива 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів, які керують локомотивами та поїздами на залізничній системі Співтовариства

-Регламент (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом

-Регламент (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом

Четвертий залізничний пакет 2016 року

- Директива (ЄС) 2016/797 про інтероперабельність залізничної системи в Європейському Союзі
- Директива (ЄС) 2016/798 про безпеку залізниць
- Директива 2016/2370/ЄС про внесення змін до Директиви 2012/34/ЄС, яка стосується відкриття ринку послуг внутрішніх пасажирських перевезень залізницею та управління залізничною інфраструктурою («Директива про управління»)
- Регламент (ЄС) 2016/2338 про внесення змін до Регламенту (ЄС) 1370/2007, який стосується укладання державних контрактів на послуги внутрішніх пасажирських перевезень залізничним транспортом («Регламент PSO»)
- Регламент (ЄС) 2016/796 про Агентство залізниць Європейського Союзу

! Доопрацьований проєкт Закону імплементує не лише положення 6 директив та 3 регламентів ЄС першого-третього залізничних пакетів, які передбачені Угодою про асоціацію, але й основні положення *acquis* ЄС «четвертого залізничного пакету» (зокрема, Директив 2016/797, 2016/798, оновленої Директиви 2012/34 тощо)

ОСНОВНІ ЗМІНИ



Уточнено структуру та функції органів державного управління в сфері залізничного транспорту

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД,
ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Формування державної політики та нормативно-правове регулювання в галузі, забезпечення здійснення управління оператором інфраструктури, організація PSO у далекому сполученні.

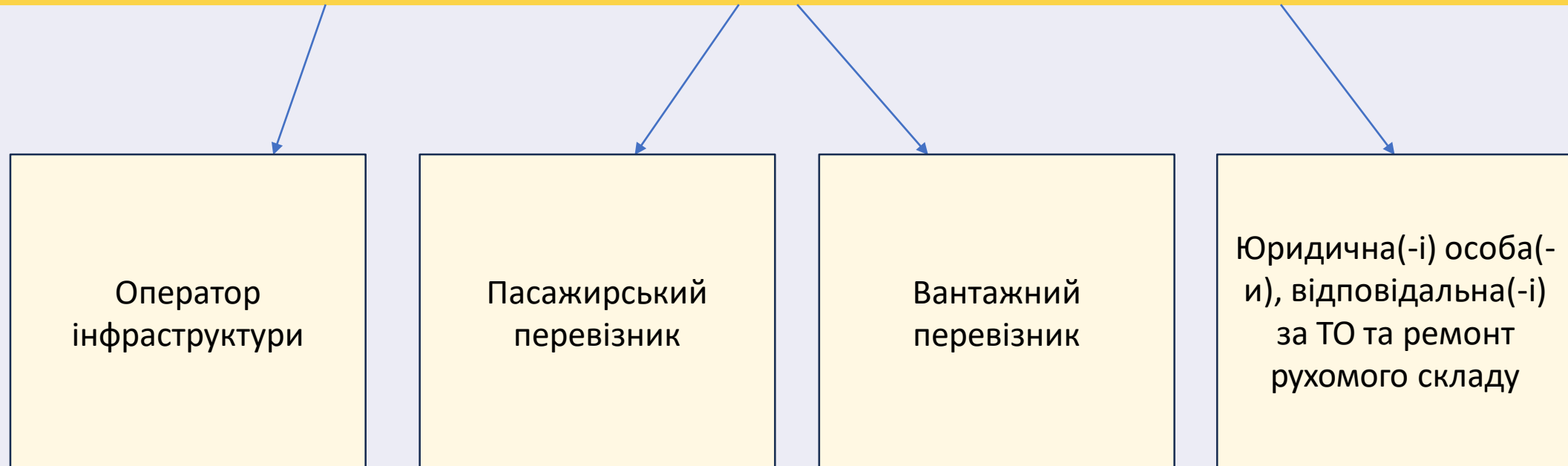
ЦЕНТРАЛЬНИЙ ОРГАН ВИКОНАВЧОЇ
ВЛАДИ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЄ РЕАЛІЗАЦІЮ
ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (СЛУЖБА
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)

Реалізація державної політики у сферах залізничного транспорту, безпеки на залізничному транспорті та технічного регулювання у сфері залізничного транспорту, зокрема, видача дозвільних документів, контроль за дотриманням законодавства щодо безпеки руху та зовнішня оцінка ризиків, допуск машиністів та навчальних центрів, які здійснюють їх підготовку, контроль якості перевезень тощо.

НАЦІОНАЛЬНА КОМІСІЯ, ЩО ЗДІЙСНЮЄ
ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ
ТРАНСПОРТУ

Нагляд за рівноправним доступом до інфраструктури, затвердження інвестиційних програм оператора інфраструктури, методологічне забезпечення та контроль за формуванням тарифу на доступ до інфраструктури; видача ліцензій перевізникам.

Уточнено вимоги до фінансового та організаційного розділення Укрзалізниці



Процес фінансового та організаційного розділення Укрзалізниці має бути завершений **до набрання чинності Законом**. В процесі такого розділення Урядом мають бути передбачені організаційні та фінансові **механізми підтримки погашення боргових зобов'язань Укрзалізниці**, отриманих як для фінансування інвестицій, так і для покриття операційних витрат, станом на дату прийняття Закону.

Уточнено організаційні та фінансові засади діяльності оператора інфраструктури

- Передбачено право оператора інфраструктури, за погодженням з НКРТ, виокремити із загальної залізничної мережі частину інфраструктури, яка не має стратегічного значення для функціонування ринку залізничних перевезень, та визначити її **інфраструктурою регіонального значення**, для якої затверджуватиметься окремий Порядок доступу.
- Уточнено, що **додаткові** послуги доступу до інфраструктури (наприклад, маневрові роботи на станції) надаються оператором інфраструктури на недискримінаційній основі в разі відсутності конкурентних у ринкових умовах альтернатив за економічно обґрунтованими цінами, а **допоміжні** послуги (доступ до телекомунікаційної мережі, технічна перевірка рухомого складу тощо) – виключно на конкурентних засадах.
- Визначено, що фінансування діяльності оператора інфраструктури може здійснюватися **у тому числі за кошти Державного бюджету України** в рамках державної цільової програми сталого розвитку інфраструктури залізничного транспорту загального користування, яка затверджується **строком на 5 років**.

Імплементовано європейські вимоги до безпеки руху на залізничному транспорті

- Оператор інфраструктури, перевізник та володілець під'їзної колії повинні розробити, впровадити, підтримувати та удосконалювати власні системи управління безпекою руху, що підтверджується **сертифікатом авторизації/безпеки**, який видається **Службою залізничного транспорту** та поновлюється кожні **5 років**
- Оператори інфраструктури, володільці під'їзних колій, суб'єкти господарювання, які здійснюють технічне обслуговування рухомого складу та перевізники зобов'язані забезпечити **управління ризиками** як складову системи управління безпеки руху, а також проходити зовнішню оцінку ризиків у випадках, передбачених законом.
- Передбачається створення окремого ЦОВВ - **Національного бюро розслідувань аварійних подій на транспорті**, яке відповідатиме за проведення технічного розслідування залізничних транспортних подій.

ОСНОВНІ ЗМІНИ



Змінено концепцію організації суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом



ОРГАНІЗАТОРИ
СУСПІЛЬНО ВАЖЛИВИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В міському сполученні –
виконавчі органи міських рад

В приміському сполученні –
місцеві державні адміністрації,
Рада Міністрів АРК

У далекому сполученні –
Мінінфраструктури



Фінансування суспільно важливих перевезень забезпечується організаторами з різних не заборонених законом джерел та передбачає, серед іншого, **надання перевізникам компенсації понесених ними витрат з урахуванням розумного рівня прибутку.**

Для визначення послуг PSO, які фінансуються за рахунок Державного бюджету України, Кабінетом Міністрів утворюється **міжвідомча комісія** з питань забезпечення мобільності населення залізничним транспортом.

Впроваджено європейський підхід до підготовки та допуску машиністів

- Передбачено, що до керування тяговим рухомим складом допускаються машиністи, які відповідають медичним та психологічним вимогам, пройшли навчання, склали іспити та отримали **свідоцтво** машиніста та **один або декілька сертифікатів машиніста**.
- Чітко визначено порядок отримання свідоцтва машиніста відповідно до законодавства про адміністративні послуги, зокрема, передбачено строк його дії (кожні **10 років** підлягає оновленню), розмір плати за його отримання (**1 прожитковий мінімум**), визначено вичерпні підстави для відмови у видачі свідоцтва машиніста, його анулювання.
- **Сертифікат машиніста** видається машиністові для керування на певній інфраструктурі та конкретним залізничним рухомим складом самим оператором інфраструктури, володільцем під'їзної колії або перевізником, при цьому вимоги до професійних знань і компетентностей машиніста встановлюються Кабінетом Міністрів України.
- Підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації машиністів здійснюється навчальними центрами, які отримали **свідоцтво про визнання** (видається **Службою залізничного транспорту**) та внесені до відповідного реєстру.

Імплементовано вимоги acquis ЄС щодо інтероперабельності залізничного транспорту, технічного обслуговування та ремонту рухомого складу

- Передбачено, що усі структурні та функціональні підсистеми залізничного транспорту повинні будуть відповідати вимогам **технічних регламентів та технічних специфікацій оперативної сумісності та мати дозвіл на введення в експлуатацію (надання на ринку)**, який видаватиметься **Службою залізничного транспорту**.
- Технічне обслуговування і ремонт рухомого складу та його складових провадитиметься виключно суб'єктами господарювання, які матимуть **свідоцтво про призначення, видане Службою залізничного транспорту**, будуть внесені до відповідного реєстру, і відповідатимуть низці вимог до матеріально-технічної бази та кваліфікації персоналу.
- Передбачається ведення реєстрів залізничного рухомого складу, інфраструктури, під'їзних колій тощо, в тому числі обмін інформацією з таких реєстрів з Європейським Залізничним Агентством (в частині, що стосується рухомого складу, який використовується для міжнародного сполучення з країнами-членами ЄС).

Чітко визначено етапи перехідного періоду імплементації Закону

- Протягом **п'яти років з дня припинення або скасування воєнного стану** на території України – приведення законодавства та підзаконних актів у відповідність із Законом, утворення (реорганізація) органів державної влади, **фінансове та організаційне розділення АТ «Укрзалізниця»**.
- Через **п'ять років з дня припинення або скасування воєнного стану** на території України – набрання чинності Законом.
- Протягом **п'яти років з дня набрання чинності Законом** - перевезення на інфраструктурних мережах з шириною колії 1520 мм здійснюються лише суб'єктами господарювання державного сектора економіки за тарифами, встановленими НКРТ.
- Також передбачено перехідні періоди, протягом яких продовжують діяти видані до набрання чинності Законом дозвільні документи та свідоцтва (сертифікати) машиністів, та механізм їх обміну на нові.

Інші зміни до законопроекту



Додано нову статтю «Права та обов'язки пасажирів»

- *Приведено Закон у відповідність до Регламенту ЄС 1371/2007 в частині, що стосується прав пасажирів*



Уточнено та приведено у відповідність термінологію

- *Терміни, що наведені у законопроекті, приведені у відповідність до вимог Директив ЄС, рекомендацій ERA та/або зауважень, що надавались стейкхолдерами*



Проаналізовані та враховані зауваження основних стейкхолдерів

- *Враховані зауваження Комітету ВРУ з питань євроінтеграції, Міністерства юстиції України*
- *Враховані зауваження профспілок та бізнесу, структурних підрозділів Укрзалізниці*
- *Пройдено комплаєнс-чек на відповідність актуальним Директивам та Регламентам ЄС*



Вирішено тарифні питання та питання послуг з доступу до інфраструктури

- *Уточнено порядок визначення тарифів на доступ до інфраструктури та їх затвердження*
- *Конкретизовано перелік та порядок надання обов'язкових, додаткових та допоміжних послуг з доступу до інфраструктури*