



**ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ  
ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

01103, м. Київ, бульвар Дружби народів, 26/1, оф. 13. Тел: 38 (044) 581-81-31; (044) 529-90-74

e-mail: [office@frtukr.org](mailto:office@frtukr.org) Код ЄДРПОУ 33498930 <http://frtukr.org>

Вих. № 117-11/2021 від «03» листопада 2021 р.

Міністру юстиції України

**Малюсці Д. Л.**

0100, м. Київ, вул. Городецького, 13

**Шановний Денисе Леонтійовичу!**

09 вересня 2021 року Міністерство інфраструктури України розмістило на офіційному сайті проєкт 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».

Проєктом передбачається з 01.01.2022 збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 1-го тарифного класу на 9% та встановити коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів у розмірі 2,402.

Пропонуючи підвищення тарифів та аналізуючи ситуацію на ринку вантажних залізничних перевезень, Мінінфраструктури зробило акцент на проблемах АТ «Укрзалізниця» без проведення оцінки питання ефективності його роботи щодо оптимізації витрат підприємства (в частині зниження собівартості вантажних перевезень) і не взяло до уваги питання впливу індексації тарифів на фінансово-економічний стан інших галузей економіки України, можливої зміни обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом після зміни тарифів, впливу на конкурентні позиції вітчизняних підприємств на зовнішніх ринках. За свідченнями галузевих асоціацій у найбільш складному становищі на сьогодні знаходяться сировинні експортні галузі.

Заплановане підвищення тарифів згідно з прийнятим наказом 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» та

проектом Наказу призведе до зростання тарифного навантаження на бізнес в цілому на 10,1 плюс 2,3 млрд. грн.. відповідно щорічно.

Витрати ж підприємств, наприклад, паливно-енергетичного комплексу потенційно зростуть на більш ніж 30% або 2 млрд. грн.. щорічно. Таке підвищення собівартості матиме катастрофічні наслідки для вугільної та енергетичної галузей, в яких значна кількість підприємств на даний момент збиткові або дотаційні і знаходяться у скрутному фінансовому становищі.

Окрім цього, суттєво постраждає і будівельна галузь. Наприклад, при доставці гранітного щебню з кар'єрів в Житомирській області на порівняно велику відстань (на будівництво дороги в Сумській області), з урахуванням необхідності оплати порожнього пробігу назад, подорожчання вартості перевезення однієї тони щебню складе близько 30% (приблизно з 148 грн/т з ПДВ до 194 грн/т з ПДВ). Також, підвищення тарифів на вантажні перевезення для цементної галузі означатиме збільшення вартості сировини і, як наслідок, призведе до зростання цін на кінцеву продукцію і об'єкти будівництва. Так, зростання тарифів на вантажоперевезення залізницею призведе до переходу будівельних вантажів на автотранспорт.

Тариф на транспортування вугілля становить 10-15% його кінцевої вартості. При такому тарифі доставка вугілля з українських шахт вже на відстань кількох сотень кілометрів стає економічно не вигідною, а підвищення тарифів на залізничні перевезення посилить кризу у вугільній галузі, позбавивши роботи десятки тисяч гірників. Здорожчення перевезення вугілля призведе до зростання тарифів на електроенергію на \$ 0,10-0,11 за 100 кВт·год. У масштабах всієї країни — це додаткове навантаження на промисловість та населення на \$80-90 млн/рік.

Зростання тарифів призведе до подорожчання вугілля, збільшаться збитки ТЕС, а значить, зросте заборгованість теплової генерації перед шахтами за вугілля.

Запропонована проектом наказу ініціатива додатково підвищує витрати теплової генерації до 2 млрд. грн. на рік. Вказані витрати не були заплановані виробниками електроенергії, оскільки ініціатива АТ «Укрзалізниця» не була передбачена фінансовим планом підприємства, що в ситуації, в якій на сьогоднішній день знаходиться енергетична галузь, лише поглибить системну кризу в енергетичній галузі.

**Таким чином, стрімке чергове підвищення тарифів призведе до катастрофічних наслідків для цілих галузей та буде мати негативний вплив на економічне становище Держави, провідні українські експортери значно погіршать свої конкурентні позиції на ринках збуту, зросте собівартість**

**будівництва та ціни на житлову та комерційну нерухомість, зросте вартість енергоносіїв, ціни та тарифи на послуги ЖКГ, відбудеться чергова переорієнтація вантажів на автотранспорт та подальше руйнування автодоріг (частково відновлених програмою Президента України «Велике будівництво»), стимулюється інфляція, падіння ВВП та дефіцит Державного і місцевих бюджетів.**

І хоча, Державна регуляторна служба України прийняла Рішення №523 від 29.10.21, яким помилково погодила вказаний проєкт наказу. Необхідно звернути увагу, що до проєкту в якості одного із супровідних документів було надано Аналіз регуляторного впливу, який потребує суттєвого доопрацювання розробником та не може бути врахований з огляду на наступне,-

В Аналізі регуляторного впливу розробником жодним чином не розкриті основні питання відповідного регулювання: собівартість вантажних перевезень в цілому, в тому числі за видами (класами вантажів) та безпосередньо перевезення вантажів 1-го тарифного класу; рентабельність вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», в тому числі за видами (класами вантажів).

Зазначене не дозволяє підтвердити або спростувати достовірність наведених розробником аргументів на користь необхідності державного регулювання шляхом прийняття проєкту Наказу.

Аналіз регулятивного впливу суперечить статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

А саме: нівелюється принцип доцільності - у Аналізі регуляторного впливу не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою вирішення існуючої проблеми; принцип адекватності – у Аналізі регуляторного впливу не доведено відповідність форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив; принцип ефективності – через відсутність у Аналізі регуляторного впливу даних економічного аналізу наслідків реалізації цього Наказу для суб'єктів господарювання та населення, а також забезпечення досягнення внаслідок його дії максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави; принцип збалансованості – не доведено у Аналізі регуляторного впливу принцип забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів різних груп суб'єктів господарювання (наприклад Укрзалізниці та інших груп, які отримують послуги Укрзалізниці з перевезення вантажів), громадян та держави.

У Аналізі регуляторного впливу дані наведені без зазначення джерел аналітичних даних, аргументації способу проведених розробником розрахунків, що не дозволяє перевірити репрезентативність взятих до уваги розробником оціночних даних під час обґрунтування необхідності прийняття проекту Наказу.

Наведена у Аналізі регуляторного впливу до проекту Наказу інформація дублює ту, яка наводилась у якості обґрунтування принципам регуляторної політики до 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», що в кінцевому може призвести до негативної практики регулятора підвищувати тарифи на вантажні залізничні перевезення без належного обґрунтування у будь-який час та доведеної необхідності.

Так, у Аналізі регуляторного впливу в якості обґрунтування наявної проблеми вказується про неактуальність в сучасних умовах запровадженої в 2009 році системи розподілу вантажів за тарифними класами, необхідність розробки та запровадження уніфікованих та економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, більш швидкого зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» відносно індексації тарифів. Розробником наводиться низка аргументів щодо різниці тарифів різних класів вантажів, більш швидкого зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» у порівнянні із індексацією тарифів, змін в структурі економіці та інфляційних процесів, що призвели до зменшення реальної вартості перевезень вантажів з 2014 року, які використовувались Мінінфраструктури для обґрунтування необхідності прийняття наказу № 418 (попереднього суттєвого підвищення тарифів).

У Аналізі регуляторного впливу до проекту наказу не визначено та не оцінено належним чином альтернативні способи досягнення цілей.

При визначенні проблеми розробником зазначається, що перевезення деяких вантажів значно дорожче за перевезення інших вантажів, що дискримінує ряд виробників продукції із вищою часткою доданої вартості.

У Аналізі регуляторного впливу відсутні будь-які дані щодо проведення розробником оцінки наслідків дії регуляторного акта в частині аналізу вигод та витрат, яка дає уявлення про загальний економічний та соціальний ефект відповідного регуляторного акта.

Покладений в основу проекту Наказу спосіб (механізм) державного регулювання є суттєво обтяжливим для відповідного бізнес-середовища, оскільки передбачає суттєве підвищення тарифів на залізничне перевезення вантажів без аналізу економічних наслідків для усіх без виключення учасників відповідного

процесу. У підсумку він спрямований на збільшення доходів АТ «Укрзалізниця», яке займає монопольне (домінуюче) становище на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, та не враховує в повній мірі усі негативні наслідки для багатьох підприємств інших галузей економіки.

Розробник обмежився формальним описом вигод і витрат держави, суб'єктів господарювання та громадян від застосування обраних альтернатив, характеристика яких не розкриває зміст, характер впливу та переваги запропонованого проектом наказу механізму державного регулювання.

На порушення вимог пункту 8 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, що затверджена постановою Кабінету Міністрів від 11.03.2004 № 308, розробником не проведений розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади та розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (проводиться у разі, коли питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких впливає проблема, перевищує 10 відсотків).

Відсутність М-Тесту згідно з Додатком 4 до вказаної Методики не дозволяє виміряти вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва, оцінити витрати, які вони понесуть внаслідок провадження регулювання, та, як наслідок, визначити необхідність вирівнювання питомої вартості навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва шляхом запровадження компенсаторних механізмів для суб'єктів малого підприємництва.

**З огляду на викладене, та керуючись статтею 25 ЗУ «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» прошу прийняти рішення, яким відмовити в проведенні державної реєстрації 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».**

**З повагою,**

**Генеральний директор  
Федерації роботодавців  
транспортної України**



**В.Г. Гусак**