|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№**  **березня 2018 року** |  | **Голові Комітету Верховної Ради України**  **з питань транспорту**  **Дубневичу Я.В.** |
|  |  |  |

*Щодо внесення змін до Проекту Закону України №7316*

*«Про залізничний транспорт України»*

*від 17.11.2017 року*

***Шановний Ярославе Васильовичу****!*

Від імені Ради директорів Американської торгівельної палати в Україні (далі – Палата) та компаній-членів засвідчуємо Вам глибоку повагу та звертаємось із наступним.

Експерти компаній-членів Палати детально та ґрунтовно проаналізували проект Закону України «Про залізничний транспорт України» від 17.11.2017 № 7316 (надалі – Законопроект або Законопроект № 7316), а також наслідки, які можуть виникнути у зв’язку з подальшим практичним застосуванням відповідних змін.

В цілому, вважаємо, що Законопроект № 7316 містить багато прогресивних змін, які сприяють створенню ефективного конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень, шляхом вдосконалення ринкових механізмів господарювання на залізничному транспорті та побудови нової структури взаємовідносин учасників перевізного процесу. Більше того, Законопроект встановлює основи державного регулювання у сфері залізничного транспорту, визначає відносини з місцевими органами місцевої влади та органами місцевого самоврядування.

Однак, Законопроект містить низку положень, прийняття та імплементація яких матимуть вкрай негативний вплив на розвиток залізничного транспорту, оскільки: містять суттєві ризики для господарської діяльності портових операторів, морських терміналів; a також корупційні ризики у зв’язку із зловживанням та безпідставним розширенням кола повноважень контролюючих державних органів. Йдеться про наступні зміни, пов’язані з:

* неоднозначним формулюванням термінів в редакції ст.ст. 1, 6, 7 та ін. Законопроекту № 7316;
* функціонуванням залізничного транспорту в редакції ст. 4 Законопроекту № 7316;
* специфікою створення, фінансування «нових органів», їх повноважень в редакції ст.ст. 5, 6 Законопроекту № 7316;
* тарифною політикою на залізничному транспорті в редакції ст. 8 Законопроекту № 7316;
* необхідністю включення положень до Законопроекту №7316 щодо створення Експертної Ради, пов’язаної із контролем за діяльністю ПАТ “Укрзалізниця”;
* земельними питаннями в редакції ст. 11 Законопроекту №7316;
* регулюванням правового режимому майна залізничного транспорту в редакції ст. 12 Законопроекту №7316;
* діяльністю оператора інфраструктури в редакції 16 Законопроекту №7316;
* послугами доступу та укладення рамкових угод в редакції ст. 17 Законопроекту №7316;
* організацією управління перевізним процесом на інфраструктурі загального користування в редакції ст. 18 Законопроекту №7316;
* організацією управління перевізним процесом на інфраструктурі загального користування в редакції ст. 19 Законопроекту №7316;
* діяльністю перевізника у редакції ст. 20 Законопроекту №7316;
* діяльністю операторів залізничного рухомого складу у редакції ст. 21 Законопроекту №7316;
* організацією технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та контейнерів у редакції ст. 23 Законопроекту №7316;
* функціонуванням залізничного транспорту загального користування та під’їзних колій в редакції ст. 25 Законопроекту №7316;
* доступом до під’їзних колій в редакції ст. 26 Законопроекту №7316;
* розслідуванням залізничних транспортних подій у редакції ст. 30 Законопроекту № 7316;
* охороною вантажів і відповідальністю за їх збереження в редакції ст 32 Законопроекту № 7316;
* організацією роботи у надзвичайних ситуацій у редакціїї ст. 33 Законопроекту № 7316;
* відповідальністю, підстав її вининкнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті в редакціїї ст. 44 Законопроекту № 7316.

З урахуванням викладеного, експерти компаній-членів Палати дійшли загального висновку про підтримання Законопроекту № 7316 виключно за умови врахування та внесення змін до Законопроекту між першим та другим читанням (зміни та коментарі викладені у Додатку до даного листа).

Враховуючи вищенаведене, експерти компаній-членів Палати, звертаються до Вас, шановний Ярославе Васильовичу, з проханням врахувати позицію експертів компаній-членів Палати, викладену у даному листі та провести протокольну зустріч із експертами компаній-членів Палати для опрацювання відповідних змін до Законопроекту та напрацювання консолідованих рішень.

З будь-яких питань, що можуть виникнути у Вас у зв'язку із викладеним вище, просимо відповідальну особу з Вашого офісу зв'язуватися з нами за телефоном 490 5800 (контактна особа – Лідія Левіцька, менеджер з питань стратегічного розвитку (інфраструктура) або електронною поштою за адресою [llevitska@chamber.ua](mailto:llevitska@chamber.ua).

*Додаток: на 21 арк.*

**З повагою,**

|  |  |
| --- | --- |
| **Президент** | **Андрій Гундер** |

### Додаток до Листа

### Американської торговельної палати в Україні

**№ \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

### Пропозиції Американської торгівельної палати в Україні

### до проекту Закону України № 7316 «Про залізничний транспорт України» від 17.11.2017

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із визначенням термінів у ст. ст. 1, 6, 7 проекту Закону України «Про залізничний транспорт України»** **№ 7316**

Законопроектом № 7316 визначені терміни, які потребують доопрацюваня, зокрема наступні поняття потребують додаткового тлумачення: «залізнична транспортна подія», «перевізний процес», «перевізник», «оператор залізничного рухомого складу». Більше того, у Законопроекті не враховано можливості пошкодження залізничного рухомого складу, перевезення залізничного рухомого складу при перевізному процесі, перевезення залізничного рухомого складу перевізником. Слід також врахувати, що поняття «діяльність операторів залізничного рухомого складу» значно ширше, ніж поняття «надання рухомого складу для перевезень».

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо викласти ст. 1 Законопроекту № 7316 в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиція** |
| **Стаття. 1. Визначення термінів**  9) залізнична транспортна подія (далі — подія) — подія, що трапилася на залізничному транспорті, у тому числі дорожньо-транспортна пригода на залізничному переїзді, та призвела до загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, об’єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху чи завдала шкоди навколишньому природному середовищу;  20) оператор залізничного рухомого складу, контейнерів (далі — оператор залізничного рухомого складу) — суб’єкт господарювання, який бере участь у здійсненні перевізного процесу з використанням належного йому на праві власності чи іншому праві залізничного рухомого  складу (крім тягового залізничного рухомого складу), контейнерів, надає вантажовідправникам (відправникам), вантажоодержувачам (одержувачам), перевізникам та іншим суб’єктам господарювання послуги з надання такого рухомого складу, контейнерів для перевезення залізничним транспортом;  29) перевізний процес — сукупність організаційно і технологічно взаємозалежних операцій, які виконуються під час підготовки, здійснення і завершення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом;    30) перевізник — суб’єкт господарювання незалежно від форми власності, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом на умовах публічного договору з використанням тягового рухомого складу; | **Стаття. 1. Визначення термінів**  9) залізнична транспортна подія (далі — подія) — подія, що трапилася на залізничному транспорті, у тому числі дорожньо-транспортна пригода на залізничному переїзді, та призвела до загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, ***залізничного рухомого складу,*** об’єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху чи завдала шкоди навколишньому природному середовищу;  20)оператор залізничного рухомого складу, контейнерів (далі – оператор залізничного рухомого складу) – суб’єкт господарювання, який бере участь у здійсненні ***організації*** перевізного процесу з використанням належного йому на праві власності чи іншому праві залізничного рухомого складу (крім тягового залізничного рухомого складу), контейнерів, надає вантажовідправникам (відправникам), вантажоодержувачам (одержувачам), перевізникам, ***власникам вантажу,******іншим зацікавленим юридичним та фізичним особам*** послуги з ***організації залізничних перевезень з використанням вагонів, контейнерів оператора***; |
| 29) перевізний процес — сукупність організаційно і технологічно взаємозалежних операцій, які виконуються під час підготовки, здійснення і завершення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, ***залізничного рухомого складу*** залізничним транспортом;  30) перевізник — суб’єкт господарювання незалежно від форми власності, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу, ***залізничного рухомого складу*** залізничним транспортом на умовах публічного договору з використанням тягового рухомого складу; |

Більше того, в Законопроекті № 7316 досить часто використовується термінологія, що в подальшому може привести до неоднозначного тлумачення норм вищевказаного Законопроекту. Слід також відмітити, що Законопроект використовує терміни, значення яких не розкрито, що містить ризики зловживань та безпідставного розширення кола повноважень контролюючих державних органів.

Зокрема:

1. щодо поняття “*залізничний транспорт”*: Законопроект передбачає, що “залізничний транспорт” складається із “залізничного транспорту загального користування” та “під’їзних колій”. При цьому на “залізничному транспорті загального користування” здійснюються перевезення, а на “під’їзних коліях” – маневрування. Разом з тим, по тексту Законопроекту практично скрізь використовується поняття “залізничний транспорт” (загальне поняття), хоча в одних випадках йде мова про інфраструктуру загального користування, а в інших – про під’їзні колії, що ускладнює розуміння норм Закону та призведе до неправильного його застосування (наприклад, в п. 13, п. 24, п. 27, п. 29, 30, 33, 40, 41, 43 ст. 1, ст. 13, ч. 1 ст. 20, ч. 2 ст. 39 Законопроекту, тощо).

Більше того, під залізничним транспортом загального користування розуміється залізничний транспорт, який використовується для здійснення перевезень на основі публічного договору. В даному випадку визначення залізничного транспорту загального користування дається через визначення залізничного транспорту і навпаки, не розкриваючи при цьому змісту жодного з цих понять.

Таке формулювання породжує ряд різночитань та запитань, зокрема:

* чи відносяться до залізничного транспорту наприклад, маневрові локомотиви, які використовуються на під’їзних коліях. Виходячи із наданих визначень – ні, не відносяться, оскільки їх використання здійснюється не на підставі публічного договору. Це означає, що вимоги вказаного закону, в тому числі і в частині забезпечення безпеки руху та оперативної сумісності, не повинні на них розповсюджуватись;
* також, виходячи із згаданих вище визначень, до залізничного транспорту не відносяться розміщені на під’їзних коліях технологічні споруди і пристрої, виключно під’їзні колії. В той же час, дані визначення не узгоджуються із іншими нормами законопроекту, зокрема положеннями ст.25 законопроекту, відповідно до якої під’їзні колії та розміщені на них споруди і пристрої повинні забезпечувати безперебійну роботу та безпеку руху під час виконання маневрової роботи, а в силу ч. 1 ст. 24 законопроекту конструкція та стан під’їзних колій, розміщених на них споруд та пристроїв, повинні відповідати будівельним нормам і правилам.

Таким чином, запропонована законопроектом класифікація залізничного транспорту є неузгоджена з іншими нормами законопроекту та потребує додаткового доопрацювання з метою недопущення неоднозначного трактування та етапі застосування вказаних норм.

1. щодо поняття “*інфраструктура”:* термін “інфраструктура” потребує уточнення та узгодження, оскільки він відображений в п. 15 ст.1 та ст.13 Законопроекту, однак по-різному. Так ст.13 Законопроекту № 7316 наводить більш широкий перелік об’єктів, що є складовими інфраструктури, в тому числі земельні ділянки. Окрім того по тексту законопроекту поняття “інфраструктура” використовується не завжди коректно, оскільки під даним терміном розуміється лише інфраструктура загального користування, при цьому цей термін використовується і тих нормах, де мова йде про під’їзні колії (наприклад, п. 1 ст. 1 Законопроекту стосовно “безпеки руху на залізничному транспорті”, п. 39 ст. 1 Законопроекту “сертифіката машиніста”, тощо).
2. щодо “*учасників ринку залізничного транспорту”:* в Законопроекті використовується термін “учасники ринку залізничного транспорту”, зокрема в ч. ч.4, 7 ст. 6 Законопроекту, яка визначає повноваження “нового органу з нагляду” та зобов’язує сплачувати “внески на регулювання”. Однак, перелік “учасників ринку залізничного транспорту” Законопроектом не визначений, в результаті чого коло суб’єктів, які можуть підлягати перевірці, до яких можуть бути застосовані санкції та які зобов’язані сплачувати “внески на регулювання” необмежений.
3. щодо поняття *“поїзд”:* в Законопроекті досить часто використовується термін “поїзд” в контексті дозвільних документів, організації руху, здійснення перевірок тощо, при цьому Законопроект не розкриває дане поняття.

Більше того, вважаємо, що стаття 7 Законопроекту потребує конкретизації в частині:

* терміну, на який встановлюється тариф;
* підстави для його формування (вид вантажу, маса поїзда, відстань, тощо);
* основні вимоги та порядок формування інвестиційної програми ПАТ “Укрзалізниця”, яка є підставою для формування інвестиційної складової тарифу на доступ до інфраструктури.

Важливо відмітити, що у запропонованій редакції Законопроекту №7316 використовується термін «вантажобагаж», однак відсутнє визначення даного поняття. З урахуванням вищевикладеного вважаємо, що термінологія Законопроекту з питань висвітлених раніше потребує внесення змін та доповнень.

Враховуючи вищевикладене, експерти компаній-членів Палати вважають за необхідність внести зміни та доповнення до відповідних статтей Законопроекту №7316.

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із функціонуванням залізничного транспорту в редакції ст. 4 Законопроекту № 7316**

Варто відмітити, що абз. 13 ст. 4 Законопроекту передбаченоорганізаційне та фінансове відокремлення оператора інфраструктури та перевізника з метою забезпечення доступу до загальної інфраструктури та справедливої конкуренції на ринку залізничних перевезень. Враховуючи вказаний принцип, експерти компаній-членів Палати вважають за доцільне доповнити вказану норму також положеннями про заборону перехресного субсидіювання даних видів діяльності, що в свою чергу додатково сприятиме поставленій меті.

Окрім того, ч. 4 ст. 9 Директиви 91/440/ЄС “Про розвиток залізниць Співтовариства” передбачає ведення окремих рахунків для видів діяльності, пов’язаних з наданням послуг залізничних вантажних перевезень та пасажирських перевезень.

Як результат, вважаємо за доцільне передбачити в ст. 4 Законопроекту серед принципів функціонування залізничного транспорту також принцип *«розмежування діяльності у сфері транспортних послуг шляхом організаційного та фінансового відокремлення діяльності у сфері вантажних та пасажирських перевезень (ведення та оприлюднення відокремлених рахунків прибутків та збитків та відокремлених бухгалтерських балансів, заборона перехресного субсидіювання даних видів діяльності)».*

1. **Щодо запропонованованих змін, пов’язаних із створенням «нових органів» та їх повноважень в редакціїї ст. ст. 5, 6 Законопроекту № 7316**

Слід зазначити, що Законопроектом передбачено створення двох нових органів:

* центрального органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту” (ст. 6 Законопроекту ) (далі – “орган з нагляду”);
* державної спеціалізованої експертної установи з технічного розслідування подій на транспорті, яка створюється Кабінетом Міністрів України та на яку покладається технічне розслідування залізничних транспортних подій (ч. 5 ст. 5 Законопроекту).

Пропонуємо ст 6 Законопроекту викласти в редакції, яка відображена у таблиці нижче:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 6. Державне регулювання та нагляд на ринку залізничного транспорту**  3. До повноважень центрального органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту належать:  1) видача ліцензій на право провадження видів діяльності у сфері залізничного транспорту та нагляд за дотриманням ліцензійних умов;  2) ведення реєстрів операторів інфраструктури, перевізників, операторів рухомого складу, володільців під’їзних колій;  3) здійснення нагляду за рівноправним доступом до інфраструктури;  4) погодження порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту;  4) розгляд спірних питань між оператором інфраструктури, перевізниками та іншими учасниками ринку залізничних перевезень з питань доступу до інфраструктури;  5) державне регулювання тарифів на залізничному транспорті в межах визначених повноважень та контроль за їх дотриманням;  6) погодження інвестиційних програм для визначення інвестиційної складової;  7) контроль за дотриманням мінімальних норм якості послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом;  8) видача, доповнення, поновлення, призупинення дії, відміна розпорядження про призупинення дії та анулювання сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;  9) ведення реєстрів сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;  10) контроль за функціонуванням системи управління безпекою;  11) ведення реєстрів залізничних колій загального користування та під’їзних колій, залізничного рухомого складу у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту;  12) видачу, оновлення, поновлення свідоцтв (дублікатів) машиніста;  13) забезпечення проведення іспитів кандидатів в машиністи щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності;  14) забезпечення проведення періодичних іспитів машиністів локомотивів щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності для підтвердження свідоцтв машиніста;  15) ведення реєстру виданих, оновлених, поновлених, змінених, прострочених, призупинених, вилучених або заявлених як зниклі, украдені або знищенісвідоцтв машиністів;  16) впровадження технічних специфікацій оперативної сумісності на залізничному транспорті;  17) забезпечення здійснення заходів щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, своєчасного реагування на такі ситуації та ліквідації їх наслідків;  18) інші повноваження, передбачені цим та іншими законами. | **Стаття 6. Державне регулювання та нагляд на ринку залізничного транспорту**  3. До повноважень центрального органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту належать:  1) видача ліцензій на право провадження видів діяльності у сфері залізничного транспорту та нагляд за дотриманням ліцензійних умов;  2) ведення реєстрів операторів інфраструктури, перевізників, операторів рухомого складу, володільців під’їзних колій;  3) здійснення нагляду за рівноправним доступом до інфраструктури;  4) погодження порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту;  5) розгляд ***скарг на дії оператора*** інфраструктури ***від перевізників та інших учасників*** ринку залізничних перевезень з питань доступу до інфраструктури залізничного транспорту;  **6)** державне регулювання тарифів на залізничному транспорті в межах визначених повноважень та контроль за їх дотриманням;  **7)** погодження інвестиційних програм для визначення інвестиційної складової;  **8)** контроль за дотриманням мінімальних норм якості послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом;  **9)** видача, доповнення, поновлення, призупинення дії, відміна розпорядження про призупинення дії та анулювання сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;  **10)** ведення реєстрів сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;  **11)** ведення реєстрів інфраструктури загального користування та під’їзних колій, залізничного рухомого складу у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту;  **12)** ведення реєстрів залізничних колій загального користування та під’їзних колій, залізничного рухомого складу у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту;  **13)** видачу, оновлення, поновлення свідоцтв (дублікатів) машиніста;  **14)** забезпечення проведення іспитів кандидатів в машиністи щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності;  **15)** забезпечення проведення періодичних іспитів машиністів локомотивів щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності для підтвердження свідоцтв машиніста;  **16)** ведення реєстру виданих, оновлених, поновлених, змінених, прострочених, призупинених, вилучених або заявлених як зниклі, украдені або знищенісвідоцтв машиністів;  **17)** впровадження технічних специфікацій оперативної сумісності на залізничному транспорті;  **18)** забезпечення здійснення заходів щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, своєчасного реагування на такі ситуації та ліквідації їх наслідків;  **19)** інші повноваження, передбачені цим та іншими законами. |

Варто відмітити, що ч.3 ст.5 Законопроекту наголошує ***«****до повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, належать: 6) затвердження порядків ведення реєстрів перевізників, операторів залізничного рухомого складу, під’їзних колій».* Однак, поточна редакція проекту Закону містить суперечності. Так, п.3 ст. 6 Законопроекту передбачає ведення центральним органом виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту реєстру операторів інфраструктури та реєстру залізничних колій загального користування. Ст. 36 Законопроекту передбачає внесення структурних підсистем залізничного транспорту у реєстр інфраструктури. Як результат, Законопроектом необхідно визначити який орган державної влади затверджує порядок ведення цих реєстрів. Враховуючи, що загальна інфраструктура може бути не лише коліями, тому реєстр необхідно назвати «Реєстр інфраструктури загального користування».

У зв’язку з цим пропонуємо наступну редакцію ч.3 ст.5 Законопроекту: *«До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, належать:6) затвердження порядків ведення реєстрів* ***операторів інфраструктури****,* ***інфраструктури загального користування****, перевізників, операторів залізничного рухомого складу, під’їзних колій».*

1. **Щодо запропонованованих змін, пов’язаних із фінансуванням «органу з нагляду» в редакції ст.6 Законопроекту № 7316**

Важливо, що ч.7 ст.6 Законопроекту встановлює особливості фінансування “органу з нагляду”, зокрема за рахунок надходжень до спеціального фонду Державного бюджету України внесків на регулювання, які сплачуються учасниками ринку залізничних перевезень. При цьому перелік, розмір та порядок сплати вказаних внесків та використання коштів “Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на залізничну діяльність” визначаються Кабінетом Міністрів України (ч. 12 ст. 6 Законопроекту). Цільове призначення внесків – фінансування діяльності “органу з нагляду”, в тому числі його територіальних органів.

Однак вказані норми не узгоджені з положеннями бюджетного та податкового законодавства, що підтверджується наступним. Відповідно до ст. 13 Бюджетного кодексу України бюджет може складатися із загального та спеціального фондів. В той же час, в Законопроекті використовується термін “*Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних вимог на залізничну діяльність”,* що не відповідає положенням Бюджетного кодексу. Джерела формування спеціального фонду Державного бюджету України визначаються Бюджетним кодексом або ж законом про Державний бюджет України (ч. 3 ст. 15, ч. 3 ст. 29, ч. 3 ст. 30). Якщо законом встановлено новий вид доходу державного бюджету, його зарахування до загального чи спеціального фонду визначається законом про Державний бюджет України на період до внесення відповідних змін до Бюджетного кодексу України (ч. 4 ст. 30). Також Бюджетним кодексом України встановлені сфери, на які спрямовуються кошти спеціального фонду державного бюджету (ст. 30). Вищевказані норми не передбачають можливість регулювання вказаних питань іншими нормативними актами.

Крім того, аналіз змісту запропонованих законопроектом норм, свідчить про те, що “внески на регулювання” фактично мають природу податку. Так, податком є обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку відповідно до п. 6.1 Податкового кодексу України. Відповідно, запропоновані внески повинні відображатись у Податковому кодексі. При цьому під час встановлення податку обов'язково визначаються такі елементи: платники податку; об'єкт оподаткування; база оподаткування; ставка податку; порядок обчислення податку; податковий період; строк та порядок сплати податку; строк та порядок подання звітності про обчислення і сплату податку. Будь-які питання щодо оподаткування регулюються Податковим кодексом і не можуть встановлюватися або змінюватися іншими законами України (п. 7.1, п. 7.3 ст. 7 Податкового кодексу України). Відповідно питання “внесків на регулювання” повинне регулюватись на рівні податкового законодавства, однак не даного закону, тим більше рішень Кабінету Міністрів України, як це передбачено Законопроектом.

При цьому, цільове призначення запропонованих внесків свідчить про необґрунтованість їх запровадження. Так, в проекті закону зазначається, що отримані кошти використовуються на утримання штату працівників та інші витрати, пов’язані із забезпеченням виконання його функцій (ч.7, 10 ст. 6 Законопроекту). Поряд з цим проектом закону передбачена плата за виконання окремих функцій “органом нагляду”, зокрема за видачу сертифіката авторизації та сертифіката безпеки (ч. 6 ст. 28 Законопроекту), дозволу на введення в експлуатацію структурної підсистеми залізничного транспорту (ч. 5 ст. 36), свідоцтва машиніста (абз. 7 ч. 1 ст. 40). Очевидно, що за таких обставин необхідності в запровадженні додаткових спеціальних внесків немає.

Враховуючи вищевикладене, вважаємо за необхідне виключити з проекту закону норми стосовно особливостей фінансування “органу нагляду” та внесків як такі, що створюють додатковий тиск та фінансове навантаження на учасників ринку залізничного транспорту.

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із визначенням тарифної політики на залізничному транспорті в редакції ст. 8 проекту Закону України «Про залізничний транспорт України»**

Законопроектом, а саме ч.3 ст.8 запропонована наступна схема регулювання тарифів на залізничному транспорті: *«державному регулюванню підлягають тарифи на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури, а також на послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку».* Розрахунки за інші роботи (послуги) проводяться за вільними тарифами. При цьому “монопольне становище” є оціночною категорією, яка не може встановлюватись міністерством чи “органом з нагляду” і потребує участі Антимонопольного комітету України. Як буде відбуватися визнання того чи іншого суб'єкта монополістом і з чиєї ініціативи - Законопроект не передбачає. Більш того, «*ринок залізничного транспорту»* є занадто широкою і розмитою категорією, в яку можуть потрапити різні види діяльності. Це означає, що при наявності більше 35 відсотків ринку, вартість послуг таких суб'єктів буде підлягати державному регулюванню.

Очевидно, Законопроект повинен містити чіткі та зрозумілі норми стосовно формування тарифів та переліку послуг, що підлягають державному регулюванню. Беручи до уваги, що ПАТ «Укрзалізниця» є оператором інфраструктури, перевізником, оператором залізничного рухомого складу в одній особі, та державним регулятором доступу до інфраструктури – в результаті це може привести до необгрунтованого зростання тарифів на інші послуги, які надає ПАТ «Укрзалізниця». Враховуючи вищевикладене, експерти компаній-членів Палати пропонують викласти тарифну політику на залізничному транспорті в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 8. Тарифна політика на залізничному транспорті, передбачена Законопроектом № 7316**  3. Державному регулюванню на залізничному транспорті підлягають тарифи на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури, а також на послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку.  Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, затверджує методику розрахунку тарифів, що підлягають державному регулюванню.  Тарифи розробляються суб’єктами господарювання, які надаватимуть послуги, на підставі методики та затверджуються центральним органом виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту.  Державні регульовані тарифи повинні бути економічно обґрунтованими.  Під час встановлення державних регульованих тарифів на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури до складу таких тарифів обов’язково включається інвестиційна складова, яка використовується за цільовим призначенням для забезпечення розвитку інфраструктури відповідно до затвердженої у встановленому порядку інвестиційної програми. | **Стаття 8. Тарифна політика на залізничному транспорті**  3. Державному регулюванню на залізничному транспорті підлягають:  тарифи на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури;  ***тарифи на перевезення вантажів у межах України в частині інфраструктурної, інвестиційної та локомотивної складових тарифу, а також вагонної та контейнерної складової у випадках організації перевезень у вагонах і контейнерах власності ПАТ «Українська залізниця» та його дочірніх підприємств;***  ***тарифи на перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу у комерційному сегменті перевезень в частині інфраструктурної, інвестиційної та локомотивної складових тарифу, а також вагонної та контейнерної складової у випадках організації перевезень у вагонах і контейнерах власності ПАТ «Українська залізниця» та його дочірніх підприємств;***  тарифи на послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку зализничних перевезень.  Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, затверджує методику розрахунку тарифів, що підлягають державному регулюванню.  Тарифи розробляються суб’єктами господарювання, які надаватимуть послуги, на підставі методики та затверджуються центральним органом виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту.  Державні регульовані тарифи повинні бути економічно обґрунтованими.  Під час встановлення державних регульованих тарифів на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури до складу таких тарифів обов’язково включається інвестиційна складова, яка використовується за цільовим призначенням для забезпечення розвитку інфраструктури відповідно до затвердженої у встановленому порядку інвестиційної програми. |

1. **Щодо заповнення прогалин у Законопроекті №7316, пов’язаних із контролем за діяльністю ПАТ «Укрзалізниця» як суб’єкта природних монополій**

Важливо відмітити, що наразі проект Закону України «Про залізничний транспорт України» не передбачає жодних можливостей для участі учасників ринку залізничних перевезень у розгляді та обговоренні ініціатив ПАТ «Укрзалізниця» по встановленню та зміні тарифів на послуги, пропозицій до інвестиційної програми та інших документів, що мають визначальний вплив на діяльність суб’єктів господарювання.

Разом з тим Директива №91/440/ЄС “Про розвиток залізниць співтовариства” передбачає, що залізничні підприємства повинні мати право вільно контролювати надання та продаж послуг, а також встановлення цін на них (ч. 3 ст. 5).

Враховуючи вищевикладене, вважаємо за доцільне передбачити на рівні закону створення при ПАТ «Укрзалізниця» дорадчого консультативного органу - Експертної Ради - із числа представників профільних асоціацій та інших об’єднань суб’єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у сфері залізничного транспорту. Основні напрями діяльності Експертної Ради: «*участь у розробці інвестиційної програми, аналіз роботи оператора інфраструктури, здійснення експертизи його рішень та актів, які стосуються публічних послуг та тарифної політки і т.д*». Рішення експертної Ради мають рекомендаційний характер.

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із земельними питаннями в редакції ст. 11 Законопроекті №7316**

Законопроектом особлива увага приділена земельним питанням. Зокрема, правовий режим використання земель залізничного транспорту визначений ст. 11 Законопроекту, крім того визначено поняття «*охоронні зони*» (п. 21 ст. 1) та *«смуга відведення залізничного транспорту»* (п. 42 ст. 1 Законопроекту). Однак внесення зазначених пропозицій недоцільне, більше того не узгоджено з діючим земельним законодавством.

Так, правовий режим земель залізничного транспорту наразі врегульований Земельним Кодексом України (ст.68) та Законом України “Про транспорт”(ст. 23). Фактично ст. 11 Законопроекту дублює вже існуючі норми. Відмінність лише в тому, що в ст. 11 Законопроекту серед переліку земель залізничного транспорту як окрема категорія вказуються *“землі, які надані в користування залізничному транспорту*”, а також передбачена обов’язковість створення охоронних зон. Разом з тим для віднесення землі до тієї чи іншої категорії вирішальне значення мають саме об’єкти, що ній розміщені/плануються розмістити. Факт надання земельної ділянки в користування не може бути визначений як критерій для класифікації в даному випадку. Щодо охоронних зон, Закон України “Про транспорт” передбачає “можливість” їх встановлення, а не обов’язковість.

Більше того, особливість «охоронних зон» вздовж транспорту наразі врегульовано в ст. 112 Земельного кодексу України. Законопроектом доцільно встановити лише порядок їх визначення. Щодо смуг відведення, наведене поняття не має смислового навантаження. Фактично мова йде про сформовані земельні ділянки, на яких розміщені об’єкти транспорту

Враховуючи неузгодженість норм, що можуть спричинити різне їх тлумачення, вважаємо за очевидне ст. 11 Законопроекту доопрацювати або ж виключити з даного Законопроекту.

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із правовим режимом майна залізничного транспорту** **в редакції ст. 12 Законопроекті №7316**

З метою наданя можливості формування інфраструктури залізничного транспорту загального користування за рахунок приватної інфраструктури, створення якої можливе згідно з п 1 ст. 14 Законопроекту без порушення п. 2 ст. 14 Законопроекту, пропонуємо викласти ст.12 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| Стаття 12. Правовий режим майна залізничного транспорту | |
| 2. Об’єкти інфраструктури є державною власністю та закріплюються за оператором інфраструктури на праві господарського відання відповідно до статті 10 Закону України “Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”. | 2. Об’єкти інфраструктури які є державною власністю ~~та~~ закріплюються за оператором інфраструктури на праві господарського відання відповідно до статті 10 Закону України “Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із діяльністю оператора інфраструктури в редакції ст 16 Законопроекті №7316**

Відповідно до ч.1 ст.16 Законопроекту № 7316 передбачена можливість оператора надавати «бонуси» перевізникам за досягнення більш високого рівня продуктивності, ніж запланований. При цьому не розкрито поняття «бонусів», їх можливі види, форми, схеми надання. Очевидно, враховуючи положення Закону України “Про ціни та ціноутворення” більш коректним в даному випадку є запровадження поняття “знижки”.

Як результат, вважаємо за необхідність на рівні Законопроекту 7316 встановити можливість надання знижок, підстави їх надання, а також схему застосування. При цьому розмір таких знижок має встановлюватись “регулятором”, а не оператором інфраструктури.

Важливо відмітити, що в Законопроекті № 7316 не передбачений обов’язок оператора інфраструктури по забезпеченню збереження вантажу та залізничного рухомого складу, саме тому пропонуємо викласти ст. 16 до Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 16. Основи діяльності оператора інфраструктури**  1. Оператор інфраструктури зобов’язаний:  виконувати обов’язки з організації перевізного процесу на залізничному транспорті загального користування;  утримувати інфраструктуру в належному технічному стані;  бути авторизованим на провадження цього виду діяльності та мати сертифікат авторизації;  розробити, затвердити та забезпечити функціонування системи управління безпекою;  визначити внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиніста;  використовувати інфраструктуру та її об’єкти за цільовим призначенням;  здійснювати контроль і забезпечувати дотримання вимог безпеки руху, пожежної, техногенної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  вживати термінових заходів до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, транспортних та інших подій на залізничному транспорті, організовувати проведення заходів щодо технічного захисту об’єктів інфраструктури;  забезпечувати дотримання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  забезпечувати створення умов, а також підготовлений персонал для належного обслуговування пасажирів з обмеженою мобільністю на вокзалах та станціях, перелік яких та вимоги до яких визначено центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту;  невідкладно інформувати у встановленому порядку органи державної влади, органи місцевого самоврядування і населення про надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру, що призвели до порушення роботи залізничного транспорту або сталися на об’єктах залізничного транспорту;  утворювати мобілізаційні органи, підрозділи з управління спеціальними військовими перевезеннями;  надавати центральному органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту інформацію про транспортні та інші події, пов’язані з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту, причини їх виникнення і вжиті заходи;  забезпечувати виконання зобов’язань, що випливають із міжнародних договорів та законодавства у сфері мобілізаційної підготовки і мобілізації;  виконувати інші обов’язки, визначені законодавством.  Оператор інфраструктури повинен бути здатним обґрунтувати центральному органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, що тарифи на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури відповідають методиці.  З метою забезпечення ефективності використання інфраструктури оператор інфраструктури має право заохочувати користувачів послуг з доступу до інфраструктури до підвищення продуктивності використання інфраструктури та мінімізації порушень у роботі залізничного транспорту, у тому числі виставляти штрафи перевізникам, що спричинили порушення роботи залізничного транспорту та надавати бонуси перевізникам за досягнення рівня продуктивності, вищого за запланований. | **Стаття 16. Основи діяльності оператора інфраструктури**  1. Оператор інфраструктури зобов’язаний:  виконувати обов’язки з організації перевізного процесу на залізничному транспорті загального користування;  утримувати інфраструктуру в належному технічному стані;  ***здійснювати допуск до перевезення по коліям загального користування залізничного рухомого складу в належному технічному стані;***  бути авторизованим на провадження цього виду діяльності та мати сертифікат авторизації;  розробити, затвердити та забезпечити функціонування системи управління безпекою;  визначити внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиніста;  ***забезпечити збереження вантажу, багажу, вантажобагажу, залізничного рухомого складу під час їхнього перебування на складах і майданчиках, які перебувають у веденні оператора інфраструктури;***  ***нести відповідальність за погіршення якісних, кількісних, технічних показників вантажу, багажу, вантажобагажу, залізничного рухомого складу, якщо ці події сталися під час перевезення на коліях загального користування через неналежний стан об’єктів інфраструктури;***  використовувати інфраструктуру та її об’єкти за цільовим призначенням;  здійснювати контроль і забезпечувати дотримання вимог безпеки руху, пожежної, техногенної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  вживати термінових заходів до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, транспортних та інших подій на залізничному транспорті, організовувати проведення заходів щодо технічного захисту об’єктів інфраструктури;  забезпечувати дотримання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  забезпечувати створення умов, а також підготовлений персонал для належного обслуговування пасажирів з обмеженою мобільністю на вокзалах та станціях, перелік яких та вимоги до яких визначено центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту;  невідкладно інформувати у встановленому порядку органи державної влади, органи місцевого самоврядування і населення про надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру, що призвели до порушення роботи залізничного транспорту або сталися на об’єктах залізничного транспорту;  утворювати мобілізаційні органи, підрозділи з управління спеціальними військовими перевезеннями;  надавати центральному органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту інформацію про транспортні та інші події, пов’язані з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту, причини їх виникнення і вжиті заходи;  ***відшкодовувати збитки при порушенні своїх зобов'язань і договірних відносин у відповідності з нормами Господарського кодексу України та Цивільного кодексу України;***  забезпечувати виконання зобов’язань, що випливають із міжнародних договорів та законодавства у сфері мобілізаційної підготовки і мобілізації;  виконувати інші обов’язки, визначені законодавством.  Оператор інфраструктури повинен бути здатним обґрунтувати центральному органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, що тарифи на обов’язкові послуги з доступу до інфраструктури відповідають методиці.  З метою забезпечення ефективності використання інфраструктури оператор інфраструктури має право заохочувати користувачів послуг з доступу до інфраструктури до підвищення продуктивності використання інфраструктури та мінімізації порушень у роботі залізничного транспорту, у тому числі виставляти штрафи перевізникам, що спричинили порушення роботи залізничного транспорту та надавати бонуси перевізникам за досягнення рівня продуктивності, вищого за запланований. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із послугами доступу та укладення рамкових угод в редакції ст. 17 Законопроекту №7316**

Вітчизняна класифікація послуг з доступу до інфраструкктури передбачає існування сортувальних, пасажирських, вантажних та проміжних станцій, що не відповідає директиві 2001/14/ЄС. Зауважуємо, що для уникнення непорозумінь до додаткових послуг необхідно віднести усі станції. Обов’язковими повинні залишитися лише пропуск. Що ж стосується додаткових послуг, то в редакції Законопроекту, а саме в п.4 ст.17 Законопроекту № 7316 вказано, що *«до додаткових послуг належать: постачання палива, шунтування, пасажирські станції, їх споруди та інше, вантажні термінали, сортувальні станції».* Вважаємо,внести зміни до сказаної вище статті та викласти в такій редакції: *«до додаткових послуг належать: постачання палива, маневрова робота, залізничті станції та споруди».*

Законопроектом, в особливості ч.10 ст.17 передбачається укладення «рамкових угод» між оператором інфраструктури та перевізником про надання послуг з доступу до інфраструктури на термін не більше чотирьох років. Такі угоди укладаються за погодженням з «новим органом з нагляду» та не повинні перешкоджати використанню відповідної інфраструктури іншими заявниками або для інших перевезень.

Разом з тим предмет вказаної угоди, права та обов’язки сторін, випадки її укладання, а також співвідношення з «договорами про надання послуг з доступу до інфраструктури» не зрозумілі, в результаті чого вказана норма породжує корупційні механізми та, відповідно, потребує доопрацювання.

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із організацією управління перевізним процесом на інфраструктурі загального користування в редакції ст. 18 Законопроекту №7316**

Пропонуємо викласти п.3 ст.18 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** | |
| **Стаття 18. Організація управління перевізним процесом на інфраструктурі загального користування** | | |
| 3. Органи державної влади, органи місцевого самоврядування, перевізники мають право вносити на розгляд оператора інфраструктури пропозиції щодо вдосконалення графіка руху поїздів до моменту його затвердження. | | 3. Органи державної влади, органи місцевого самоврядування, перевізники, **володільці під’їзних колій** мають право вносити на розгляд оператора інфраструктури пропозиції щодо вдосконалення графіка руху поїздів до моменту його затвердження. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із організацією управління перевізним процесом на інфраструктурі загального користування в редакції ст. 19 Законопроекті №7316**

В ході опрацювання Законопроекту встановлено, що у Законопроекті не враховано перевезення залізничного рухомого складу. Більше того,обов’язки та відповідальність осіб, що беруть участь в організації перевезення вантажу повинна встановлюватися законами України, а не підзаконними актами.

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо викласти ст. 19 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 19. Основи організації перевезень залізничним транспортом**  1. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом здійснюється відповідно до вимог цього та інших законів, правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту, правил перевезення вантажів залізничним транспортом, правил обслуговування громадян залізничним транспортом, правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом, інших нормативно-правових актів та укладених згідно із законодавством договорів перевезень.  Правила перевезення вантажів залізничним транспортом, правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. Особливості організації та здійснення перевезень залізничним транспортом, пов’язаних з евакуацією, визначаються Кабінетом Міністрів України. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу і вантажобагажу в міжнародному залізничному сполученні здійснюється з дотримання вимог, визначених міжнародними договорами України.  2. Проїзд пасажирів залізничним транспортом, у тому числі пасажирів, що згідно із законодавством мають право на пільговий або безоплатний проїзд, здійснюється на підставі проїзних документів (квитків).  Порядок оформлення проїзних документів (квитків), що використовуються на залізничному транспорті, визначається правилами обслуговування громадян залізничним транспортом, правилами перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом.  У разі відсутності у пасажира належним чином оформленого проїзного документа (квитка) перевізник відмовляє в перевезенні такому пасажиру.  3. Перевезення військових та спеціальних вантажів здійснюється на договірних засадах.  Особливості організації та здійснення військових залізничних перевезень визначаються Кабінетом Міністрів України.  4. Організація перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом загального користування в далекому сполученні здійснюється перевізниками:  за власною ініціативою;  за ініціативою центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, згідно з договором про організацію суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом у далекому сполученні.  Організація перевезень пасажирів і багажу залізничним транспортом загального користування у приміському сполученні здійснюється перевізниками:  за власною ініціативою;  за ініціативою місцевих органів виконавчої влади згідно з договором про організацію суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні.  5. Перевізники визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів і впроваджують систему управління якістю для підтримки якості послуг. Мінімальні норми якості послуг повинні включати:  продаж квитків та надання інформації про перевезення;  норми пунктуальності надання послуг з перевезення та основні принципи дій в разі порушення таких норм;  чистота рухомого складу і обладнання на вокзалах (якість повітря в вагонах, гігієна санітарного обладнання тощо);  вивчення рівня задоволеності пасажирів;  обробка скарг, надання компенсацій і відшкодування збитків в разі недотримання норм якості надання послуг;  допомога пасажирам з обмеженою мобільністю.  6. Перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу здійснюється за договором перевезення, який укладається згідно з вимогами, визначеними цим Законом, Цивільним кодексом України та Господарським кодексами України.  Обов’язки та відповідальність осіб, що беруть участь в організації перевезення вантажу, визначаються ~~правилами рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту, правилами перевезення вантажів залізничним транспортом та умовами договору перевезення.~~  Укладений між вантажовласником та перевізником договір перевезення вантажу одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення перевізникові плати за перевезення та інших належних йому платежів.  Однією з істотних умов договору перевезення є безпечна та цілісна доставка прийнятого до перевезення вантажу до пункту призначення у визначений строк. | **Стаття 19. Основи організації перевезень залізничним транспортом**  1. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та ***залізничного рухомого складу*** залізничним транспортом здійснюється відповідно до вимог цього та інших законів, правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту, правил перевезення вантажів залізничним транспортом, правил обслуговування громадян залізничним транспортом, правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом, інших нормативно-правових актів та укладених згідно із законодавством договорів перевезень.  Правила перевезення вантажів залізничним транспортом, правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, ***залізничного рухомого складу*** залізничним транспортом затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. Особливості організації та здійснення перевезень залізничним транспортом, пов’язаних з евакуацією, визначаються Кабінетом Міністрів України. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу і вантажобагажу в міжнародному залізничному сполученні здійснюється з дотримання вимог, визначених міжнародними договорами України.  2. Проїзд пасажирів залізничним транспортом, у тому числі пасажирів, що згідно із законодавством мають право на пільговий або безоплатний проїзд, здійснюється на підставі проїзних документів (квитків).  Порядок оформлення проїзних документів (квитків), що використовуються на залізничному транспорті, визначається правилами обслуговування громадян залізничним транспортом, правилами перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом.  У разі відсутності у пасажира належним чином оформленого проїзного документа (квитка) перевізник відмовляє в перевезенні такому пасажиру.  3. Перевезення військових та спеціальних вантажів здійснюється на договірних засадах.  Особливості організації та здійснення військових залізничних перевезень визначаються Кабінетом Міністрів України.  4. Організація перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу ***та залізничного рухомого складу*** залізничним транспортом загального користування в далекому сполученні здійснюється перевізниками:  за власною ініціативою;  за ініціативою центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, згідно з договором про організацію суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом у далекому сполученні.  Організація перевезень пасажирів і багажу залізничним транспортом загального користування у приміському сполученні здійснюється перевізниками:  за власною ініціативою;  за ініціативою місцевих органів виконавчої влади згідно з договором про організацію суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні.  5. Перевізники визначають норми якості надання послуг з перевезення пасажирів і впроваджують систему управління якістю для підтримки якості послуг. Мінімальні норми якості послуг повинні включати:  продаж квитків та надання інформації про перевезення;  норми пунктуальності надання послуг з перевезення та основні принципи дій в разі порушення таких норм;  чистота рухомого складу і обладнання на вокзалах (якість повітря в вагонах, гігієна санітарного обладнання тощо);  вивчення рівня задоволеності пасажирів;  обробка скарг, надання компенсацій і відшкодування збитків в разі недотримання норм якості надання послуг;  допомога пасажирам з обмеженою мобільністю.  6. Перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу здійснюється за договором перевезення, який укладається згідно з вимогами, визначеними цим Законом, Цивільним кодексом України та Господарським кодексами України.  Обов’язки та відповідальність осіб, що беруть участь в організації перевезення вантажу, визначаються ***законами України.***  Укладений між вантажовласником та перевізником договір перевезення вантажу одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення перевізникові плати за перевезення та інших належних йому платежів.  Однією з істотних умов договору перевезення є безпечна та цілісна доставка прийнятого до перевезення вантажу до пункту призначення у визначений строк. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із діяльністю перевізника у редакції ст. 20 Законопроекті №7316**

Враховуючи, що перевізник зобов'язаний нести відповідальність за технічний стан вагонів прийнятих до перевезень, а своєчасність і збереження перевезення є основним зобов'язанням перевізника, пропонуємо викласти ст.20 в редакції згаданій нижче:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 20. Основи діяльності перевізників**  1. Перевізник під час здійснення перевезень залізничним транспортом зобов’язаний:  мати ліцензію на провадження відповідного виду господарської діяльності згідно із законодавством та сертифікат безпеки;  мати тяговий залізничний рухомий склад на праві власності або іншому праві на підставі договору з його власниками;  мати право доступу до інфраструктури на підставі договору про надання послуг з доступу до інфраструктури з оператором інфраструктури;  утримувати належний йому залізничний рухомий склад в належному санітарному та технічному стані;  допускати до роботи персонал, що відповідає кваліфікаційним вимогам і не має медичних протипоказань до такої роботи, має сертифікат машиніста, свідоцтво машиніста та/або інші документи, передбачені законом;  визначити внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиністів;  розробити та забезпечити функціонування системи управління безпекою руху;  забезпечувати виконання вимог безпеки руху, пожежної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  виконувати інші обов’язки, визначені законодавством. | **Стаття 20. Основи діяльності перевізників**  1. Перевізник під час здійснення перевезень залізничним транспортом зобов’язаний:  мати ліцензію на провадження відповідного виду господарської діяльності згідно із законодавством та сертифікат безпеки;  мати тяговий залізничний рухомий склад на праві власності або іншому праві на підставі договору з його власниками;  мати право доступу до інфраструктури на підставі договору про надання послуг з доступу до інфраструктури з оператором інфраструктури;  утримувати ***належні*** йому залізничний рухомий склад, ***інші об’єкти залізничного транспорту, необхідні для здійснення перевізної діяльності,*** в належному санітарному та технічному стані, ***забезпечувати відповідний допуск залізничного рухомого складу, що йому не належить***;  ***допускати до перевезення залізничний рухомий склад в належному технічному стані;***  допускати до роботи персонал, що відповідає кваліфікаційним вимогам і не має медичних протипоказань до такої роботи, має сертифікат машиніста, свідоцтво машиніста та/або інші документи, передбачені законом;  визначити внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиністів;  розробити та забезпечити функціонування системи управління безпекою руху;  забезпечувати виконання вимог безпеки руху, пожежної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  ***забезпечувати своєчасне та якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу та вантажобагажу****,* ***збереження вантажу, багажу, вантажобагажу та залізничного рухомого складу, що перевозяться;***  ***не допускати пошкоджень і погіршень технічного стану залізничного рухомого складу прийнятого до перевезення;***  ***відшкодовувати збитки при порушенні своїх зобов’язань та договірних відносин згідно з нормами Цивільного кодексу України та Господарського кодексу України.***  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  виконувати інші обов’язки, визначені законодавством. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із діяльністю операторів залізничного рухомого складу у редакції ст. 21 Законопроекту №7316**

Експерти компаній-членів Палати пропонують викласти ст. 21 Законопроекту № 7316 в наступній редакції

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) за Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 21. Основи діяльності операторів залізничного рухомого складу**  ~~1.~~ Оператор залізничного рухомого складу зобов’язаний:  володіти залізничним рухомим складом (крім тягового залізничного рухомого складу) на праві власності чи іншому праві відповідно до укладених з його власником чи іншими суб’єктами господарювання договорів;  ~~утримувати в належному технічному стані~~ залізничний рухомий склад (крім тягового залізничного рухомого складу), який перебуває у його володінні;  укладати з перевізником договір ~~на використання залізничного рухомого складу у перевізному процесі;~~  забезпечувати виконання організаційних, технічних та технологічних вимог щодо провадження діяльності операторами залізничного рухомого складу, які визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту;  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  надавати перевізникам, на яких покладені зобов’язання з перевезень, пов’язаних із забезпеченням обороноздатності держави, ліквідацією надзвичайних ситуацій та їх наслідків, чи які здійснюють військові та спеціальні перевезення, необхідні залізничні вагони і контейнери в пріоритетному порядку у випадках, визначених законодавством.  ~~2.~~ Оператор залізничного рухомого складу має право отримувати від перевізника чи оператора інфраструктури ~~на погоджених з ними умовах~~ інформацію (у паперовому або електронному вигляді), необхідну для здійснення взаємодії в рамках перевізного процесу. | **Стаття 21. Основи діяльності операторів залізничного рухомого складу**  ***1. Оператори залізничного рухомого складу надають послуги з організації залізничних перевезень з використанням вагонів, контейнерів оператора вантажовідправникам (відправникам), вантажоодержувачам (одержувачам), перевізникам, власникам вантажу, іншим зацікавленим юридичним та фізичним особа на підставі укладених з такими особами договорів.***  **2.** Оператор залізничного рухомого складу зобов’язаний:  володіти залізничним рухомим складом (крім тягового залізничного рухомого складу), ***контейнерами*** на праві власності чи іншому праві відповідно до укладених з його власником чи іншими суб’єктами господарювання договорів;  ***своєчасно проводити технічне обслуговування з відчепленням, деповські та капітальні ремонти залізничного рухомого складу (крім тягового залізничного рухомого складу), який перебуває у його володінні;***  укладати з перевізником договір ***про умови і технологію перевезень вантажів з використанням належних оператору залізничного рухомого складу вантажних вагонів (контейнерів);***  забезпечувати виконання організаційних, технічних та технологічних вимог щодо провадження діяльності операторами залізничного рухомого складу, які визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту;  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища;  надавати перевізникам, на яких покладені зобов’язання з перевезень, пов’язаних із забезпеченням обороноздатності держави, ліквідацією надзвичайних ситуацій та їх наслідків, чи які здійснюють військові та спеціальні перевезення, необхідні залізничні вагони і контейнери в пріоритетному порядку у випадках, визначених законодавством.  **3.** Оператор залізничного рухомого складу має право отримувати від перевізника чи оператора інфраструктури інформацію (у паперовому або електронному вигляді), необхідну для здійснення взаємодії в рамках перевізного процесу. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із організацією технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та контейнерів у редакції ст. 23 Законопроекту №7316**

Експерти компаній-членів Палати пропонують пропонують викласти ст. 23 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 23. Основи організації технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та контейнерів**  1. Технічне обслуговування залізничного рухомого складу у складі поїздів виконується оператором інфраструктури з включенням відповідних витрат до вартості послуг з доступу до інфраструктури.  Правила надання послуг з технічного обслуговування залізничного рухомого складу, контейнерів у складі поїздів затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. | **Стаття 23. Основи організації технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та контейнерів**  1. Технічне обслуговування залізничного рухомого складу ***усіх форм власності*** у складі поїздів виконується оператором інфраструктури ***на рівних правах*** з включенням відповідних витрат до вартості послуг з доступу до інфраструктури.  Правила надання послуг з технічного обслуговування залізничного рухомого складу, контейнерів у складі поїздів затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із функціонуванням залізничного транспорту загального користування та під’їзних колій в редакції ст. 25 Законопроекту № 7316**

Експерти компаній – члени Палати в ході опрацювання Законопроекту № 7316 пропонують виключити ч. 1 ст.25 Законопроекту, а саме: ***«****Під’їзні колії та розміщені на них споруди і пристрої повинні забезпечувати безперебійну роботу та безпеку руху під час виконання маневрової роботи відповідно до обсягів, які забезпечать ритмічне навантаження і вивантаження вантажів, а також раціональне використання залізничного рухомого складу та його схоронність».*

Вказана пропозиція виправдана тим, що наступна фраза «*Володільці під’їзних колій забезпечують їх утримання та експлуатацію з дотриманням вимог безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту*» повністю визначає вимогу щодо забезпечення безпеки роботи. Важливо, що на під’їзних коліях виконується як маневрові так і побідні пересування. Обмеження під’їзних колій виключно маневровими пересуваннями погіршить умови роботи таких підприємств як АкселорМіттал Кривий Ріг, Азовсталь, ТІС. Ефективність використання рухомого складу повинна оцінюватись фінансово, а не встановлюватись законом.

Експерти компаній-члени Палати пропонують викласти ч.4 та ч.5 ст.25 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Пропозиції** |
| 4. На під’їзних коліях виконуються роботи з навантаження, вивантаження вантажів, підготовки залізничного рухомого складу, сортування, зберігання вантажів, що прибули або призначені для перевезень, маневрові та інші роботи, пов’язані з перевезенням вантажів, з урахуванням технічних та технологічних можливостей під’їзної колії.  5. Володільці під’їзних колій зобов’язані:  провадити свою діяльність із дотриманням вимог законодавства та нормативно-технічних документів у сфері залізничного транспорту;  утримувати під’їзні колії в належному технічному стані;  мати сертифікат авторизації та персонал, що відповідає кваліфікаційним вимогам;  забезпечувати наявність і функціонування засобів контролю технічного стану та функціонування під’їзних колій згідно із встановленими нормативно-правовими актами вимогами;  вживати термінових заходів для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, транспортних та інших подій на під’їзній колії;  визначити (в разі необхідності) внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиністів;  розробити, затвердити та забезпечити функціонування системи управління безпекою;  забезпечувати виконання вимог безпеки руху, пожежної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  невідкладно інформувати у встановленому порядку органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування і населення про надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру, що викликали порушення роботи під’їзної колії;  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища. | 4. На під’їзних коліях виконуються роботи з навантаження, вивантаження вантажів, підготовки залізничного рухомого складу, сортування, зберігання вантажів, що прибули або призначені для перевезень, маневрові та інші роботи, пов’язані з перевезенням вантажів та інші операції, з урахуванням технічних та технологічних можливостей під’їзної колії.  На під’їзних коліях можуть надаватися додаткові та допоміжні послуги інфраструктури.  5. Володільці під’їзних колій зобов’язані:  провадити свою діяльність із дотриманням вимог законодавства та нормативно-технічних документів у сфері залізничного транспорту;  утримувати під’їзні колії в належному технічному стані;  мати сертифікат авторизації та персонал, що відповідає кваліфікаційним вимогам;  забезпечувати наявність і функціонування засобів контролю технічного стану та функціонування під’їзних колій згідно із встановленими нормативно-правовими актами вимогами;  ***забезпечувати збереження вантажу, багажу, вантажобагажу, залізничного рухомого складу під час знаходження на під’їзних коліях;***  вживати термінових заходів для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, транспортних та інших подій на під’їзній колії;  визначити (в разі необхідності) внутрішні процедури видачі та доповнення сертифікатів машиністів;  розробити, затвердити та забезпечити функціонування системи управління безпекою;  забезпечувати виконання вимог безпеки руху, пожежної безпеки та охорони праці на залізничному транспорті;  невідкладно інформувати у встановленому порядку органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування і населення про надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру, що викликали порушення роботи під’їзної колії;  забезпечувати виконання вимог законодавства з охорони навколишнього природного середовища. |

**17. Щодо запропонованих змін, пов’язаних із доступом до під’їзних колій в редакції ст. 26 Законопроекту №7316**

Більше того,Законопроект передбачає можливість відкриття інфраструктури під’їзних колій для загального користування за сторонньою вимогою. Однак не розкривається порядок дій при цьому. Незрозуміло чому володілець під’їзної колії не може відкрити її сам для надання послуг усім зацікавленим суб’єктам.

У зв’язку з цим, вважаємо додати новий пункт між пп. 1 та 2 ст. 26 Доступ до під’їзних колій. Об’єкти інфраструктури під’їзних колій можуть бути включені до інфраструктури залізничного транспорту загального користування за заявкою їх володільців. Володільці під’їзних колій, що мають інфраструктуру загального користування вносяться до реєстру операторів інфраструктури.

**18.Щодо запропонованих змін, пов’язаних із розслідуванням залізничних транспортних подій у редакції ст. 30 Законопроекту №7316**

Беручи до уваги факт того, щоодносторонній розгляд транспортних подій без залучення учасників перевізного процесу неприпустимо, пропонуємо викласти ст. 30 в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Запропонована редакція та зауваження** |
| **Стаття 30. Розслідування залізничних транспортних подій**  2. Технічне розслідування подій здійснюється з метою встановлення їх причин, удосконалення систем управління безпекою руху та вжиття профілактичних заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.  ~~Будь-яке досудове розслідування, спрямоване на встановлення вини або відповідальності, повинне проводитися окремо від технічного розслідування подій.~~  4. Оператори інфраструктури, володільці під’їзних колій та перевізники (резиденти України) ~~повинні~~ проводити власні розслідування подій відповідно до власних систем управління безпекою руху. | **Стаття 30. Розслідування залізничних транспортних подій**  2. Технічне розслідування подій здійснюється з метою встановлення їх причин, удосконалення систем управління безпекою руху та вжиття профілактичних заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.  ***До проведення технічного розслідування подій обов'язково залучаються уповноважені представники операторів інфраструктури, перевізників та операторів залізничного рухомого складу, які могли бути причетні до транспортної події.***  ***У разі незгоди операторів інфраструктури та/або перевізників, та/або операторів залізничного рухомого складу з висновками Державної спеціалізованої експертної установи з технічного розслідування подій на транспорті, остаточне рішення про причини і винних у транспортній події приймаються судом.***  4. Оператори інфраструктури, володільці під’їзних колій та перевізники (резиденти України) ***мають право*** проводити власні розслідування подій відповідно до власних систем управління безпекою руху. |

1. **Щодо запропонованованих змін, пов’язаних із охороною вантажів і відповідальністю за їх збереження в редакції ст 32 Законопроекту № 7316**

Експерти компаній-членів Палати пропонують викласти положення ст. 32 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 32. Охорона вантажів і об’єктів на залізничному транспорті**  1. Перевізники забезпечують збереження вантажів, багажу та вантажобагажу на шляху прямування та на залізничних станціях згідно із законодавством.  У випадках, визначених правилами перевезення вантажів, охорону вантажів на шляху прямування та на залізничних станціях здійснюють вантажовідправники чи вантажоодержувачі.  Перелік вантажів, які підлягають обов’язковій охороні підрозділами воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту.  Під час перевезень цих вантажів у межах України справляється плата за охорону.  Воєнізована охорона на залізничному транспорті несевідповідальність за схоронність прийнятого під охорону вантажів, які підлягають обов'язковій охороні підрозділами воєнізованої охорони на залізничному транспорті, від моменту прийому його під охорону до моменту здачі його вантажовідправнику, вантажоодержувачу (експедитору) відповідно до умов договору охорони, законодавства України та міжнародних угод. | **Стаття 32. Охорона вантажів і об’єктів на залізничному транспорті**  1. Перевізники забезпечують збереження вантажів, багажу та вантажобагажу, ***залізничного рухомого складу*** на шляху прямування та на залізничних станціях згідно із законодавством.  У випадках, визначених правилами перевезення вантажів, охорону вантажів на шляху прямування та на залізничних станціях здійснюють вантажовідправники чи вантажоодержувачі.  Перелік вантажів, які підлягають обов’язковій охороні підрозділами воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту.  Під час перевезень цих вантажів у межах України справляється плата за охорону.  Воєнізована охорона на залізничному транспорті несевідповідальність за схоронність прийнятого під охорону вантажів, які підлягають обов'язковій охороні підрозділами воєнізованої охорони на залізничному транспорті, від моменту прийому його під охорону до моменту здачі його вантажовідправнику, вантажоодержувачу (експедитору) відповідно до умов договору охорони, законодавства України та міжнародних угод. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із організацією роботи у надзвичайних ситуацій у редакціїї ст. 33 Законопроекту №7316**

Експерти компаній-членів Палати пропонують викласти ст.33 Законопроекту в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 33. Організація роботи залізничного транспорту у надзвичайних ситуаціях**  5. У разі ~~виявлення~~ вини перевізника або оператора залізничного рухомого складу витрати оператора інфраструктури або володільця під’їздної колії на проведення аварійно-відновлювальних робіт відшкодовуються за їх рахунок. | **Стаття 33. Організація роботи залізничного транспорту у надзвичайних ситуаціях**  5. У разі ***встановлення за рішенням суду*** вини перевізника або оператора залізничного рухомого складу витрати оператора інфраструктури або володільця під’їздної колії на проведення аварійно-відновлювальних робіт відшкодовуються за їх рахунок. |

1. **Щодо запропонованих змін, пов’язаних із відповідальністю, підстав її вининкнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті в редакціїї ст. 44 Законопроекту №7316**

Враховуючи, факт того, що відповідальність встановлюється виключно законами України, а не підзаконними актами відповідно до Конституції України, пропонуємо викласти ст 44 Відповідальність, підстави її виникнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті Законопроекту № 7316 в наступній редакції:

|  |  |
| --- | --- |
| **Зміст положення (норми) та Законопроектом** | **Пропозиції** |
| **Стаття 44. Відповідальність, підстави її виникнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті**  1. Відповідальність, її межі, підстави її виникнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті визначаються Цивільним та Господарським кодексами України, та іншими ~~нормативно-правовими актами.~~  2. Відповідальність за безпечну експлуатацію залізничного транспорту та контроль ризиків, пов’язаних з нею, покладається на керівників оператора інфраструктури та перевізників, а також володільців під’їзних колій. За необхідності вони повинні співпрацювати щодо здійснення заходів контролю за ризиками.  Відповідальність керівників оператора інфраструктури та перевізників, а також володільців під’їзних колій за безпечну експлуатацію залізничного транспорту не виключає відповідальності інших учасників ринку залізничних перевезень, зокрема виробників рухомого складу, підприємств обслуговування, операторів рухомого складу, за свої товари або послуги.  ~~3. Обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності учасників перевізного процесу засвідчуються актами.~~  ~~4.~~ Спори щодо перевезень залізничним вирішуються в претензійному та позовному порядку.  Категорії спорів, щодо яких претензійний порядок є обов’язковим, визначаються міжнародними договорами.  Порядок і строки складання актів, пред’явлення і розгляду претензій та позовів визначаються законом, міжнародними договорами України. | **Стаття 44. Відповідальність, підстави її виникнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті**  1. Відповідальність, її межі, підстави її виникнення та звільнення від відповідальності на залізничному транспорті визначаються Цивільним та Господарським кодексами України, та іншими ***законами України***.  2. Відповідальність за безпечну експлуатацію залізничного транспорту та контроль ризиків, пов’язаних з нею, покладається на керівників оператора інфраструктури та перевізників, а також володільців під’їзних колій. За необхідності вони повинні співпрацювати щодо здійснення заходів контролю за ризиками.  Відповідальність керівників оператора інфраструктури та перевізників, а також володільців під’їзних колій за безпечну експлуатацію залізничного транспорту не виключає відповідальності інших учасників ринку залізничних перевезень, зокрема виробників рухомого складу, підприємств обслуговування, операторів рухомого складу, за свої товари або послуги.  **3.** Спори щодо перевезень залізничним ***транспортом*** вирішуються в претензійному та позовному порядку.  Категорії спорів, щодо яких претензійний порядок є обов’язковим, визначаються міжнародними договорами.  Порядок і строки складання актів, пред’явлення і розгляду претензій та позовів визначаються законом, міжнародними договорами України. |