

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій,**  
**дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»**

**I. Визначення проблеми**

Згідно зі статтею 16<sup>2</sup> Закону України «Про транспорт» на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, покладено функції з проведення у встановленому порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті.

Проте на цей час в Україні немає нормативно-правового акта, що визначав би порядок проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті. Окрім того, чинними регуляторними актами не визначено завдання, вимоги та обов'язки персоналу під час проведення технічного розслідування, у тому числі порядок розроблення рекомендацій та профілактичних заходів щодо запобігання транспортним подіям на залізничному транспорті.

Відповідно до аналітичних даних Державної служби України з безпеки на транспорті, у 2016 році на залізничному транспорті сталося 550 транспортних подій, з них 1 аварія та 449 інцидентів, з яких 16 серйозних інцидентів.

Щодоби на залізничному транспорті стається у середньому 1,5 випадка транспортних подій.

Необхідно зазначити, що у 2016 році на залізничних коліях унаслідок транспортних подій, спричинених рухомих складом, що переміщався, було травмовано 169 осіб. При цьому у 2016 році 292 особи були смертельно травмовані.

Провідне місце в запобіганні аварійним ситуаціям і мінімізації ризиків на залізничному транспорті належить саме правовим заходам, що створюють своєрідне правове середовище функціонування та взаємодії всіх компонентів комплексу складної системи залізничного транспорту «людина – рухомий склад залізничного транспорту – шляхи сполучення – навколишнє природне середовище». Аварійність на залізничному транспорті – це якісний показник стану забезпечення безпеки учасників залізничного руху, рухомого складу, вантажів, шляхів сполучення та їх нормального функціонування, який характеризується сукупністю всіх аварій і нещасних випадків за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних і відносних значеннях).

Отже, своєчасно визначити суб'єктивні та об'єктивні фактори, які детермінують аварійність, розробити (на підставі висновків технічних розслідувань) необхідні організаційно-правові заходи й забезпечити їх виконання – означає суттєво знизити ступінь ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень; запобігти псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

У зв'язку із зазначеним та відповідно до Закону України «Про транспорт» виникла потреба у прийнятті проекту нормативно правового акта, яким буде визначено порядок проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій залізничному транспорті.

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є встановлення порядку проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, а також підвищення якості функціонування системи безпеки руху та запобігання випадкам травматизму на залізничному транспорті шляхом встановлення технічних і організаційних причин виникнення транспортних подій, розроблення профілактичних заходів та рекомендацій щодо запобігання виникненню транспортних подій, забезпечення виконання повноважень Державною службою України з безпеки на транспорті згідно із законодавством України.

Прийняття наказу дасть змогу визначити порядок проведення технічного розслідування, а також повноваження державних службовців та працівників центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (Державної служби України з безпеки на транспорті), які проводять таке розслідування, що дасть можливість підвищити рівень безпеки на залізничному транспорті.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не відповідатиме вимогам статті 16 <sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанові Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з

	<p>безпеки на транспорті». Такий спосіб не забезпечить зменшення або усунення ризиків виникнення транспортних подій на залізничному транспорті через відсутність організаційно-правових заходів щодо визначення суб'єктивних та об'єктивних факторів, які детермінують аварійність, розроблених на підставі висновків технічних розслідувань та рекомендацій щодо безпеки, які сприяли б мінімізації ризиків виникнення аварійних ситуацій (транспортних подій) на залізничному транспорті.</p> <p>Цілі державного регулювання не досягаються</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»</p>	<p>Дасть змогу законодавчо визначити порядок проведення технічного розслідування транспортних подій на залізничному транспорті, встановлення причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та розроблення профілактичних заходів і рекомендацій щодо запобігання таким подіям.</p> <p>Запропонований спосіб вирішення зазначеної проблеми забезпечує досягнення цілей державного регулювання, зниження показників аварійності на залізничному транспорті та ступеня ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень; запобігання псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний</p>

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Мінімальні (існує ймовірність збереження високих показників аварійності на залізничному транспорті)	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Високі. Реалізація державної	Відсутні

<p>Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»</p>	<p>політики щодо проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, відповідно до вимог статті 16<sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті», що призведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, запобігання катастрофам, аваріям, дорожньо-транспортним пригодам, подіям на залізничному транспорті та зменшенню кількості випадків травматизму на залізничному транспорті і тяжкості їх наслідків, а отже, підвищення загального рівня безпеки залізничного транспорту в Україні, що в цілому матиме позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах</p>	
--	--	--

#### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Мінімальні (існує ймовірність збереження високого ступеня ризику загибелі людей чи отримання	Відсутні

	ними тілесних ушкоджень унаслідок аварійних ситуацій (транспортних подій) на залізничному транспорті	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»	Підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень. Створення умов для реалізації профілактичних заходів із запобігання випадкам завдання шкоди життю та здоров'ю громадян, зменшення ступеня ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень унаслідок аварійних ситуацій (транспортних подій) на залізничному транспорті	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під регулювання, одиниць	н/д	н/д	н/д	н/д	5150
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	н/д	н/д	н/д	н/д	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні (існує ймовірність припинення руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний, високий ризик пошкодження рухомого складу, внаслідок аварійних ситуацій)	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про	Підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень, зменшення кількості випадків транспортних подій та	Відсутні

затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»	випадків травматизму на залізничному транспорті, тяжкості їх наслідків, скорочення пошкоджень рухомого складу залізничного транспорту, зменшення витрат на ліквідацію наслідків транспортних подій. Якісні висновки щодо причин виникнення транспортних подій на залізничному транспорті, рекомендації щодо запобігання таким випадкам сприятимуть підвищенню рівня безпеки на залізничному транспорті та уникненню пошкоджень рухомого складу залізничного транспорту	
--	---	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»	Відсутні

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Враховуючи вищевикладені позитивні та негативні сторони альтернативних способів досягнення мети, доцільно прийняти регуляторний акт.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного	1	Проблема залишається, вимоги статті 16 <sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4

регулювання		<p>Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» не будуть виконуватись. Відсутність порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті не дасть змоги забезпечити зменшення або усунення ризиків виникнення транспортних подій, зниження аварійності на залізничному транспорті та тяжкості наслідків транспортних подій. Цілі державного регулювання не будуть досягнуті</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»</p>	4	<p>Законодавчо визначить порядок установлення причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та розроблення профілактичних заходів і надання рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому відповідно до вимог статті 16<sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті».</p> <p>Забезпечить досягнення цілей</p>

		державного регулювання, що призведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, запобігання катастрофам, аваріям, дорожньо-транспортним пригодам, подіям на залізничному транспорті та зменшенню кількості випадків травматизму на залізничному транспорті і тяжкості їх наслідків, що у свою чергу підвищить рівень безпеки на залізничному транспорті
--	--	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Вигоди відсутні	Відсутні	Проблема залишається, вимоги статті 16 <sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» не будуть виконуватись. Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про	Законодавчо визначить порядок встановлення причин виникнення	Додаткові витрати не передбачаються	Реалізація державної політики щодо проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-



<p>затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»</p>	<p>катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, розроблення профілактичних заходів і рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому, забезпечить реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, що у свою чергу підвищить безпеку перевезень, знизить рівень аварійності на залізничному транспорті та тяжкості наслідків транспортних подій</p>	<p>транспортних пригод, подій на залізничному транспорті відповідно до вимог статті 16<sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті». Реалізація організаційно-правових заходів, які розроблятимуться на основі висновків технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті, призведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, запобігання катастрофам, аваріям, дорожньо-транспортним пригодам, подіям на залізничному транспорті та зменшенню кількості випадків травматизму на залізничному транспорті і тяжкості їх наслідків, що у свою чергу призведе до підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті</p>
---	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Вигоди цієї альтернативи відсутні, оскільки ця альтернатива не відповідає вимогам статті 16 <sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті», а також не забезпечує вирішення проблеми, тобто цілі державного регулювання не будуть досягнуті	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті»	Дасть змогу нормативно визначити порядок встановлення причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та розроблення профілактичних заходів і рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому. Повністю відповідає вимогам статті 16 <sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від	Х

	<p>30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті».</p> <p>Забезпечить досягнення цілей державного регулювання, що призведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, зниження кількості катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та кількості випадків травматизму на залізничному транспорті і тяжкості їх наслідків, що у свою чергу забезпечить підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті</p>	
--	---	--

Другий альтернативний спосіб передбачає прийняття нормативно-правового акта, який визначатиме порядок проведення технічного розслідування, встановлення причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та розроблення профілактичних заходів і рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому відповідно до вимог статті 16<sup>2</sup> Закону України «Про транспорт», підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, постанови Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті».

Забезпечить досягнення цілей державного регулювання та приведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, зменшення кількості катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та кількості випадків травматизму на залізничному транспорті і тяжкості їх наслідків, що у свою чергу підвищить рівень безпеки на залізничному транспорті.

Отже, другий альтернативний спосіб є найбільш оптимальним способом досягнення цілей державного регулювання, повністю відповідає вимогам чинного законодавства України.

## **V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми**

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є прийняття регуляторного акта, що передбачає встановлення порядку проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті.

Розробленим проектом наказу пропонується затвердити Порядок проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, що включатиме такі розділи:

- I. Загальні положення.
- II. Повідомлення про транспортні події та їх облік.
- III. Організація та проведення технічного розслідування транспортних подій.
- IV. Права та обов'язки голови та членів комісії.
- V. Оформлення результатів технічного розслідування транспортної події.
- VI. Рекомендації з безпеки і профілактичні заходи щодо запобігання виникненню транспортних подій та розгляд результатів технічного розслідування транспортної події.
- VII. Оприлюднення інформації, пов'язаної з технічним розслідуванням транспортної події.

У разі прийняття проекту наказу буде визначено порядок проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті відповідно до вимог чинного законодавства України та порядок розроблення рекомендацій з безпеки та профілактичних заходів щодо запобігання виникненню транспортним подіям на залізничному транспорті у майбутньому, що приведе до підвищення безпеки пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом, зменшення кількості катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті та кількості випадків травматизму на залізничному транспорті та тяжкості їх наслідків.

## **VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, юридичних та фізичних осіб.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Строк дії нормативно-правового акта не обмежений у часі.

Зміна строку дії акта можлива в разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

### **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Додаткових надходжень до державного та місцевих бюджетів, державних цільових фондів не передбачається, тому що норми регуляторного акта не передбачають введення додаткового фінансового навантаження на суб'єктів господарювання.

Дія регуляторного акта поширюється на всіх суб'єктів господарювання, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів, відправленням, перевезенням або одержанням вантажів залізничним транспортом, незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності.

Результативність регуляторного акта визначатиметься за кількісними і якісними показниками.

Якісними показниками результативності є підвищення рівня безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом.

Кількісними показниками є:

- 1) зменшення кількості транспортних подій на залізничному транспорті;
- 2) зменшення кількості загиблих унаслідок транспортних подій на залізничному транспорті та динаміка їх зміни;
- 3) зменшення кількості травмованих унаслідок транспортних подій на залізничному транспорті та динаміка їх зміни;
- 4) кількість реалізованих профілактичних заходів з безпеки на залізничному транспорті.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб – підприємців середній. Регуляторний акт та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднені на офіційних веб-сайтах Міністерства інфраструктури України ([www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), розділ «Регуляторна діяльність») та Державної служби України з безпеки на транспорті ([www.dsbt.gov.ua](http://www.dsbt.gov.ua), розділ «Законодавство»).

Розмір коштів та час, що витрачається суб'єктами господарювання, пов'язаний з використанням регуляторного акта, не змінюється.

### **IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись після набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних щодо динаміки зміни кількості транспортних подій та випадків травматизму на залізничному транспорті, кількості реалізованих профілактичних заходів з безпеки руху на залізничному транспорті.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватись раз на кожні три роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта буде залучатися Державна служба України з безпеки на транспорті.

Вид даних, які використовуються для відстеження статистичні.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2018 р.