

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України
«Про внесення змін до пункту 4 розділу I Порядку проведення комплексу
діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на
продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів
підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для
переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких
підприємств), установленого виробником»

I. Визначення проблеми

Порядком проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28 грудня 2021 року за № 1677/37299 (далі – Порядок), передбачалось, що технічне діагностування вантажних вагонів для продовження строку їх експлуатації та видача відповідного технічного рішення здійснюється спеціалізованими організаціями, яким надано право на виконання таких робіт Комісією вагонного господарства Ради щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності (далі – Рада).

До початку війни згідно документів, виданих Радою, в Україні діяльність з діагностування вагонів для подальшого продовження терміну їх експлуатації здійснювали 6 спеціалізованих організацій (у 5-ти з яких вже закінчився термін відповідних виданих Радою свідоцтв, у 1 спеціалізованої організації завершиться термін дії свідоцтва у вересні 2026 року).

Участь України в Раді передбачала постійний інформаційний обмін між інформаційними системами залізниць України та росії.

З метою унеможливлення отримання країною-агресором інформації щодо залізничних перевезень в Україні з 24 лютого 2022 року співпрацю з Радою та взаємообмін інформацією в рамках існуючих інформаційних систем було повністю припинено.

Пунктом 1 постанови Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2022 року № 1308 «Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав» передбачено вихід України з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав, вчиненої 14 лютого 1992 року в м. Мінську (далі – Угода).

Як наслідок, з припиненням в Україні дії Угоди виникла необхідність врегулювати на рівні національних нормативно-правових актів правовідносини, які раніше були регламентовані Угодою, у т.ч. щодо визначення спеціалізованих організацій, яким надано право на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів.

З метою врегулювання зазначеного питання Міністерством розвитку громад та територій України розроблено проект наказу «Про внесення змін до пункту 4 розділу I Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником» (далі – проєкт акта), яким вносяться зміни до визначення термінів «ремонтне підприємство», «спеціалізована організація» та «технічне рішення», що застосовуються в Порядку.

Зазначені зміни розблокують процеси визначення спеціалізованих організацій з діагностування вагонів за рахунок:

виключення норми щодо надання Радою права спеціалізованим організаціям здійснювати операції, спрямовані на продовження строку експлуатації вантажних вагонів;

можливості здійснення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, суб'єктами господарювання, які уповноважені на проведення перевірок цистерн для перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом відповідно до Порядку перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України від 12 травня 2015 року № 166/550, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 05 червня 2015 року за № 663/27108 (далі – Порядок перевірки цистерн).

Наразі на сьогодні 6 суб'єктів господарювання, уповноважених Міністерством розвитку громад та територій України на перевірку цистерн для перевезення небезпечних вантажів, мають наявну технічну та технологічну можливість, а також відповідне кадрове забезпечення для діагностування вантажних вагонів (без необхідності додаткових затрат для реалізації норм акта).

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, полягає в забезпеченні умов, необхідних для здійснення діагностування технічного стану вантажних вагонів з метою визначення можливості продовження строку їх експлуатації.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Держава	+	-
Громадяни	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	-	-

Зазначена проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки підняті проблемні питання вирішуються в першу чергу шляхом державного регулювання.

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є створення національної, незалежної від міжнародних структур, системи продовження строку експлуатації вантажних вагонів, заснованої на принципах прозорості та технічної компетентності, уникнення правового вакууму після виходу України з Угоди.

Основними цілями державного регулювання, безпосередньо пов'язаними з розв'язанням проблеми, є врегулювання на рівні національних нормативно-правових актів правовідносин із технічного діагностування для продовження строку експлуатації



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

вантажних вагонів за рахунок:

виключення з Порядку норми щодо надання Радою права спеціалізованим організаціям здійснювати операції з діагностування, спрямовані на продовження строку експлуатації вантажних вагонів;

надання можливості здійснювати діагностування вантажних вагонів для продовження строку їх експлуатації суб'єктам господарювання, уповноваженим на проведення перевірок цистерн для перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом відповідно до Порядку перевірки цистерн.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	У разі збереження чинного стану правового регулювання залишатимуться заблоковані процеси з діагностування вантажних вагонів для продовження строку їх експлуатації. Це спричинить неможливість продовження строків експлуатації вагонів, що вичерпали нормативний термін, утворення правового вакууму. Як наслідок, відбудеться зменшення придатного парку вагонів, що призведе до дефіциту перевізних потужностей, порушення логістичних ланцюгів, підвищення вартості перевезень і товарів, а також зниження доходів залізничної галузі та податкових надходжень. На початок 2026 року із 166,7 тис. вагонів парку України у 81,1 тис. вагонів вже закінчився нормативний строк служби (експлуатації). Ще протягом I півріччя 2026 року у 1,1 тис. вагонів закінчиться нормативний строк служби (експлуатації) та у 1,8 тис. вагонів закінчиться продовжений строк експлуатації, у тому числі: Через відсутність можливості продовження строків експлуатації вантажних вагонів понад їх нормативний строк служби (експлуатації) на кінець I півріччя 2026 року у загальному парку України залишиться приблизно 109,3 тис. вагонів, з яких 33,9 тис. вагонів АТ «Укрзалізниця» та 75,4 тис. вагонів інших приватних власників України. Також найближчим часом стане неможливим виконання ремонту з продовженням терміну експлуатації 2,2 тис. вагонам власності АТ «Укрзалізниця», яке передбачається інвестиційною програмою проєктів підтримки у 2026 році «Ремонт вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», у зв'язку з чим відповідно неможливим стане експлуатація 1 012 вагонів-платформ та 992 цистерн для перевезення нафтопродуктів, задіяних для організації спеціалізованих перевезень.* Відсутність можливості продовження строків



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	експлуатації вантажних вагонів понад їх нормативний строк служби (експлуатації) ставить під загрозу забезпечення запланованих обсягів вантажних перевезень, у тому числі перевезень стратегічно важливих вантажів для економіки та обороноздатності держави в умовах воєнного стану. Власники вагонів зазнаватимуть фінансових втрат через вимушене виведення технічно справного рухомого складу з експлуатації.
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	У разі прийняття регуляторного акта буде розблоковано діяльності з діагностування (технічного обстеження) вантажних вагонів з метою продовження строку їх експлуатації. Це дозволить своєчасно оцінювати технічний стан вагонів, приймати обґрунтовані рішення щодо можливості подальшої експлуатації та запобігати транспортним подіям, спричиненим технічними несправностями. Реалізація акта сприятиме стабільності та безперервності вантажних перевезень для задоволення потреб економіки та населення. Суб'єкти господарювання отримують можливість здійснювати діагностування вантажних вагонів, а їх власники отримують можливість продовжувати строк експлуатації вантажних вагонів в залежності від технічного стану, визначеного за результатами діагностування.

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушених питань лежить виключно у правовій площині.

* інформація, надана АТ «Укрзалізниця» листом від 23 січня 2026 року № Ц-2-1.5-20/151-26

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки відсутність оновленого національного правового регулювання у сфері продовження строків експлуатації вантажних вагонів призведе до втрати контролю над технічним станом рухомого складу; єдиною умовною вигодою	У разі залишення ситуації без змін для держави виникатимуть опосередковані витрати, пов'язані з наслідками відсутності належного правового регулювання. Передусім йдеться про економічні втрати державного сектору залізничного транспорту, оскільки через неможливість продовження



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	можна вважати уникнення необхідності розроблення, погодження та впровадження нового регуляторного акта, проте така короткострокова адміністративна зручність не має жодного позитивного впливу на систему управління транспортною безпекою. Натомість держава зазнає довгострокових негативних наслідків, зокрема відсутності правових підстав для продовження експлуатації вагонів, збільшення кількості технічно непридатного рухомого складу, ризику виникнення транспортних подій, логістичних збоїв у постачанні стратегічних і гуманітарних вантажів, що призведе до зниження рівня безпеки перевезень, скорочення доходів залізничного сектору, втрат податкових надходжень і погіршення репутації держави як надійного партнера в міжнародних транспортних перевезеннях.	строків експлуатації вантажних вагонів відбудеться скорочення придатного парку рухомого складу, що призведе до зменшення обсягів перевезень і, відповідно, зниження доходів АТ «Укрзалізниця» та податкових надходжень до бюджету. Додаткові витрати виникатимуть через необхідність позапланового оновлення вагонного парку, підвищення собівартості логістики, збільшення витрат на ремонти та утримання інфраструктури через нерівномірне навантаження. Також держава нестиме соціально-економічні витрати, пов'язані з ризиком виникнення транспортних подій, аварій або простоїв, що можуть вимагати ліквідації наслідків, відшкодування збитків і залучення аварійних ресурсів. Втрата частини транспортних потужностей негативно вплине на забезпечення оборонних, гуманітарних і критичних вантажів, що, у свою чергу, спричинить додаткові витрати на альтернативні логістичні рішення. Таким чином, навіть без прямих бюджетних видатків держава фактично зазнає значних економічних, репутаційних і безпекових втрат, що перевищують будь-які потенційні вигоди від утримання чинного стану
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	Вигоди для держави від прийняття регуляторного акта полягають у створенні національної, незалежної від міжнародних структур, системи продовження строку експлуатації вантажних вагонів, заснованої на принципах прозорості та	У разі запровадження змін прямих витрат для держави не передбачається, оскільки реалізація регуляторного акта не потребує додаткових бюджетних асигнувань, створення нових органів чи залучення для його реалізації персоналу. У перспективі прийняття акта,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	технічної компетентності, що забезпечить посилення державного контролю за технічним станом рухомого складу, зниження ризиків аварій і транспортних подій та підвищення рівня безпеки перевезень, особливо у воєнний період. Прийняття акта дозволить уникнути правового вакууму після виходу України з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту СНД, забезпечить стабільне функціонування критичної інфраструктури, безперебійне транспортування стратегічних, гуманітарних і промислових вантажів, збільшення податкових надходжень від залізничного сектору та збереження виробничих і трудових ресурсів у галузі, а також сприятиме гармонізації з європейськими вимогами й зміцненню позицій України як надійного учасника міжнародних транспортних коридорів.	дозволить зменшити непрямі державні витрати, пов'язані з наслідками аварій, простоїв і логістичних збоїв, оскільки діагностування вагонів за національними вимогами забезпечить безпечну, стабільну та економічно ефективну експлуатацію залізничного транспорту.
--	---	--

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	У разі залишення ситуації без змін вигоди для громадян відсутні, оскільки відсутність оновленого правового регулювання у сфері продовження строків експлуатації вантажних вагонів призведе до скорочення придатного парку рухомого складу та дефіциту транспортних	Громадяни зазнають значних опосередкованих витрат, пов'язаних із порушенням стабільності постачань товарів і зростанням цін унаслідок дефіциту транспортних потужностей. Через неможливість продовження строків експлуатації вантажних вагонів скоротяться обсяги залізничних перевезень продовольчих, промислових і будівельних вантажів, що призведе до



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	потужностей у період воєнного стану, коли залізничний транспорт є критично важливим для забезпечення продовольчої, енергетичної та оборонної безпеки держави. Це може спричинити перебої у постачанні продовольства, ліків, будівельних матеріалів і гуманітарних вантажів, особливо у прифронтових і деокупованих регіонах, а також підвищення цін і погіршення доступності основних товарів для населення. Отже, громадяни не отримають жодних вигод від збереження чинного стану, а навпаки зазнають соціальних, економічних та безпекових втрат, що посилюються наявністю воєнних дій.	підвищення вартості товарів першої необхідності, пального та комунальних послуг. Особливо гостро ці наслідки відчуватимуться в умовах воєнного стану, коли залізничний транспорт є ключовим каналом доставки гуманітарної допомоги, медичних засобів і продукції для потреб оборони
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	Громадяни отримають низку прямих і опосередкованих вигод, пов'язаних із підвищенням безпеки, стабільності постачань та цінової рівноваги на ринку товарів і послуг. Створення національної системи продовження строків експлуатації вантажних вагонів забезпечить безперебійне функціонування залізничного транспорту, що є ключовим у забезпеченні продовольчих, промислових, гуманітарних і	У разі прийняття регуляторного акта прямі витрати для громадян відсутні, оскільки реалізація його положень не потребує жодних фінансових внесків чи додаткових дій з боку населення.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	будівельних перевезень, особливо в умовах воєнного стану. Це сприятиме збереженню стабільних цін, своєчасному постачанню товарів першої необхідності, палива та будівельних матеріалів, а також підвищенню рівня економічної безпеки населення.	
--	---	--

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	6	0	0	0	6
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	0%	0%	0%	100%

Інформація щодо кількості суб'єктів господарювання розміщена на офіційному сайті Мінрозвитку за посиланням; <https://mindev.gov.ua/diialnist/bezpeka-na-transporti/perevezennia-nebezpechnykh-vantazhiv/perevirka-tsystern-dlia-perevezennia-nebezpechnykh-vantazhiv>

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні. Суб'єкти господарювання фактично не отримають жодних вигод, оскільки їх діяльність залишатиметься у правовій невизначеності, без можливості офіційного підтвердження компетентності та результатів діагностування вантажних вагонів. Це унеможливить легальне продовження строків експлуатації вагонів, обмежить залучення інвестицій і співпрацю з міжнародними партнерами, що негативно позначиться на всій галузі залізничного транспорту.	Відсутні, оскільки за умов відсутності законодавчо визначеної системи відсутні правові підстави для здійснення діагностування вантажних вагонів і, відповідно, не несуть пов'язаних із цим витрат.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	У разі прийняття суб'єкти господарювання отримають суттєві економічні та організаційні вигоди, оскільки буде створено чітку правову основу для проведення діагностування (технічного обстеження) вантажних вагонів з метою продовження строку їх експлуатації. Це забезпечить можливість легального використання технічно справного рухомого складу, уникнення передчасного списання вагонів, зменшення витрат на придбання нового обладнання та стабільність перевізних потужностей. Для спеціалізованих організацій прийняття акта відкриє можливість виконання робіт із діагностування, залучення інвестицій, модернізації технічної бази та розширення ринку послуг.	У разі прийняття запропонованих змін сума витрат суб'єктів господарювання великого і середнього, які виникають внаслідок дії регуляторного акта становить 1020,52 тис. грн на 1 суб'єкта господарювання*
---	---	---

*Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наведено у додатку до цього аналізу регуляторного впливу

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час Суб'єкти господарювання нестимуть значні фактичні втрати, пов'язані з неможливістю законного продовження строків експлуатації вантажних вагонів. Це призведе до простою рухомого складу, втрати прибутків від перевезень, необхідності дострокового списання технічно справних вагонів та придбання нового рухомого складу, що потребуватиме значних фінансових ресурсів. Додатково підприємства зазнають збільшення операційних витрат через порушення логістичних ланцюгів, зниження обсягів	з огляду на альтернативу – залишення існуючої на даний момент ситуації без змін, витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, відсутні



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

перевезень, штрафи за несвоєчасне виконання контрактів і скорочення персоналу. Таким чином, у сукупності витрати бізнесу матимуть масштабний і довготривалий характер, перевищуючи потенційні короткострокові вигоди від утримання чинного стану.	
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття проєкту регуляторного акта	1020,52 тис. грн*

*Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наведено у додатку до цього аналізу регуляторного впливу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Загальна кількість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

3 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема існувати не буде).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	У разі залишення чинного регулювання цілі державного регулювання не можуть бути досягнуті, оскільки відсутність оновленої нормативної бази не дозволяє визначити спеціалізовані організації на проведення діагностування вантажних вагонів і продовження строків їх експлуатації. Це призведе до скорочення придатного парку рухомого складу, виникнення дефіциту вагонів і зниження обсягів вантажних перевезень, що негативно вплине на економіку та логістику держави. Проблема продовжуватиме існувати й надалі без



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

		тенденції щодо її вирішення.
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	4	У разі прийняття запропонованого регуляторного акта цілі державного регулювання будуть досягнуті повною мірою, оскільки документ забезпечує уникнення правового вакууму після виходу з Угоди, створює чітке правове незалежне від міжнародних структур та засноване на принципах прозорості та технічної компетентності підґрунтя для діяльності спеціалізованих організацій з діагностування (технічного обстеження) вантажних вагонів та продовження строків їх експлуатації. Впровадження акта також сприятиме стабільності вантажних перевезень, збереженню робочих місць та залученню інвестицій у галузь.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні. Збереження чинного регулювання не створює жодних економічних, соціальних чи правових переваг для держави, громадян або суб'єктів господарювання. Єдиною умовною вигодою можна вважати тимчасове уникнення організаційних витрат, пов'язаних із розробленням і впровадженням нового акта, однак така зручність не має позитивного	Відсутність оновленого регулювання призведе до неможливості продовження строків експлуатації вантажних вагонів, що спричинить простої рухомого складу, втрати прибутків, дострокове списання технічно справних вагонів і необхідність придбання нового. У масштабах галузі це означатиме зниження перевізних потужностей, збільшення логістичних витрат, дефіцит вагонів і негативний вплив на	Альтернатива щодо збереження чинного регулювання отримує мінімальний рейтинг, оскільки не забезпечує досягнення жодної з поставлених цілей державного регулювання. Відсутність правових механізмів для продовження строків експлуатації вантажних вагонів призведе до дефіциту рухомого складу, порушення



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	впливу на систему управління транспортною безпекою та не вирішує існуючої проблеми.	економіку держави.	логістичних ланцюгів і зниження рівня безпеки перевезень. Проблема залишатиметься невирішеною, а ризики для економіки, транспорту та ринку праці — зростатимуть. З огляду на системний характер негативних наслідків, ця альтернатива не є ефективною та отримує найнижчу оцінку.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта забезпечить повне досягнення цілей державного регулювання шляхом створення національної основи системи продовження строків експлуатації вантажних вагонів, заснованої на принципах прозорості та технічної компетентності. Це дозволить забезпечити безперебійну роботу залізничного транспорту, уникнути дефіциту рухомого складу, зменшити ризики транспортних подій	Додаткових витрат для держави та громадян не передбачається. Для початку реалізації норм регуляторного акта одноразові витрати суб'єктів господарювання складатимуть 520 грн. на ознайомлення з положеннями регуляторного акта (для всіх 6 суб'єктів господарювання – 3120 грн).* Ймовірні витрати, які можуть виникати у суб'єктів господарювання виключно у разі фактичного суттєвого збільшення обсягу надання послуг з діагностування вантажних вагонів	прийняття регуляторного акта отримує найвищу оцінку, оскільки забезпечує повне досягнення визначених цілей державного регулювання та усунення існуючої проблеми. Запровадження національної системи діагностування вантажних вагонів створює прозоре правове поле для діяльності суб'єктів господарювання, дозволяє продовжувати строк експлуатації технічно справного рухомого складу,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	і підвищити рівень безпеки перевезень. Суб'єкти господарювання отримають можливість здійснювати діагностування вагонів Громадяни та держава виграють від стабільності логістики, безпеки перевезень і сталого забезпечення економіки критично важливими вантажами, особливо в умовах воєнного стану.	наступного періоду (5 років) наведені у розрахунках у додатку до аналізу регуляторного впливу і складають 6123,12 тис. грн. всіх для 6 суб'єктів господарювання.* Водночас, зазначені витрати наступного періоду (5 років) будуть нівельовані за рахунок отриманого доходу з виконаних робіт	запобігає дефіциту вагонів і сприяє стабільній роботі залізничного транспорту. Реалізація акта забезпечить підвищення безпеки перевезень, збереження робочих місць, відновлення експертного середовища та залучення інвестицій у галузь. З огляду на комплексність позитивного ефекту та відсутність значних витрат, ця альтернатива є оптимальною та результативною для держави, бізнесу й громадян.
--	--	--	---

* розрахунки зазначених витрат наведено у додатку до цього аналізу регуляторного впливу

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
<i>Альтернатива 1</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Не забезпечує досягнення цілей державного регулювання і не створює правових підстав для продовження строків експлуатації вантажних вагонів. Збереження чинного стану призводить до правової невизначеності у сфері технічного діагностування, неможливості законного використання вагонів із вичерпаним строком служби,	Ризиків зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не передбачається



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

	скорочення перевізних потужностей та збільшення логістичних ризиків. Це, у свою чергу, спричинить збитки для суб'єктів господарювання, дефіцит вагонів, порушення транспортних ланцюгів і втрату інвестиційної привабливості галузі. Крім того, відсутність оновленого регулювання призведе до занепаду експертного середовища з оцінки відповідності та втрати професійного потенціалу фахівців. Отже, альтернатива є неефективною та не відповідає стратегічним інтересам держави, громадян і бізнесу.	
<i>Альтернатива 2</i> Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта забезпечить повною мірою досягнення задекларованих цілей поставленої мети стосовно нормативно-правового врегулювання питань, надання можливості здійснювати роботи з діагностування вагонів для продовження строку їх експлуатації	Вплив зовнішніх чинників на дію регуляторного акта загалом оцінюється як помірний і прогнозований. Основним зовнішнім чинником залишається воєнний стан в Україні, який може впливати на безперебійну роботу суб'єктів господарювання, логістичні ланцюги та проведення технічних обстежень у зонах підвищеної небезпеки. Водночас сам акт не залежить від зовнішньополітичних або міжнародних рішень, а його запровадження спрямоване на підвищення стійкості транспортної системи та забезпечення критичних перевезень у воєнний період. Таким чином, хоча вплив воєнних дій не може бути повністю контрольованим, регуляторний акт створює умови для мінімізації цих



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

		ризиків і підтримання функціонування залізничного транспорту навіть в умовах надзвичайних ситуацій.
--	--	---

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

Прийняття регуляторного акта дозволить уникнути правового вакууму після виходу України з Угоди та створити підґрунтя національної, незалежної від міжнародних структур системи продовження строку експлуатації вантажних вагонів, заснованої на принципах прозорості та технічної компетентності.

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є забезпечення інформування громадян та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад та територій України.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

Реалізація положень регуляторного акта не потребує матеріальних та фінансових витрат із державного бюджету та/або місцевих бюджетів.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає створення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

М-Тест не проводився, оскільки дія проєкту регуляторного акта не справляє вплив на суб'єктів малого підприємництва.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта встановлюється на необмежений термін, оскільки він регулює відносини, які мають постійний характер.

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026

Реалізація регуляторного акта у разі його прийняття буде характеризуватися такими чинниками:

- кількість проведених спеціалізованими організаціями діагностувань вантажних вагонів 5 тис. на рік (дані припущення);
- зниження кількості транспортних подій, пов'язаних із технічними несправностями вагонів протягом 5 років знизиться на 50% (дані припущення);
- кількість вагонів, які не пройшли випробування та не отримали продовження строку експлуатації не перевищує 10% від кількості проведення діагностувань (дані припущення);
- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із діяльністю спеціалізованих організацій за рік після набрання чинності збільшиться на 40 млн. грн та відповідно на 200 млн. грн. за 5 років дії акта (дані припущення).

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта визначається як досить високий, оскільки:

- юридичні особи та фізичні особи-підприємці можуть ознайомитися з регуляторним актом, який розміщено на офіційному вебсайті Мінрозвитку (www.mindev.gov.ua);
- у разі прийняття регуляторний акт буде розміщено на офіційних вебсайтах Кабінету Міністрів України (www.kmu.gov.ua) та Верховної Ради України (www.rada.gov.ua).

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності.

Відстеження буде здійснюватися статистичним методом.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство розвитку громад та територій України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання його чинності, а саме в третьому кварталі 2027 року.

Повторне відстеження результативності буде проведено через рік після закінчення заходів базового відстеження, але не пізніше третього кварталу 2028.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися один раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр розвитку громад
та територій України

Олексій КУЛЕБА

_____ 2026 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



7848/18/14-26 від 11.05.2026