

УДК 656.225:629.1

Запара В.М.<sup>1</sup>, Боровець Ю.-Н.І.<sup>2</sup>, Сеник С.Г.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> канд. техн. наук, проф. УкрДУЗТ

<sup>2</sup> асп. УкрДУЗТ

<sup>3</sup> асп. УкрДУЗТ

### **ВПЛИВ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАКОНОПРОЄКТУ «ПРО БЕЗПЕКУ ТА ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ» НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦІ**

Епопея з прийняттям закону про залізничний транспорт триває в Україні роками і вже пережила не один склад уряду і Верховної Ради. Рік тому в парламенті зареєстрували чергову його редакцію хоч і з іншою назвою. 17 грудня 2025 року Верховна Рада України ухвалила за основу законопроект «Про безпеку та інтероперабельність залізничного транспорту України» (№ 14174), який є важливим забезпеченням виконання

міжнародних зобов'язань України згідно з Угодою про асоціацію, Планом України в межах Ukraine Facility та DPO від світового банку. Наразі підкомітет з питань залізничного транспорту Комітету Верховної Ради з питань транспорту та інфраструктури розглядає 2354 поправки та пропозиції, які надійшли від 50 народних депутатів України.

За чотири роки широкомасштабної агресії АТ «Укрзалізниця» підтвердила, що є критичним елементом національної безпеки. Попри системні атаки на інфраструктуру, АТ «Укрзалізниця» зберегла безперервність руху поїздів та спроможність швидко відновлювати роботу. Строки ухвалення закону «Про безпеку та інтероперабельність залізничного транспорту України» залежать насамперед від готовності парламенту до підтримки законопроекту.

У законопроекті закладено, що він набирає чинності наступного дня після опублікування, але вводиться в дію через три роки, тобто мова йде про перехідний період. Закон набирає чинності одразу після опублікування, щоб запустити підготовчі процеси, але його повноцінне застосування відкладене на три роки через масштаб і складність змін. Одна із задач законопроекту – впорядкувати ролі та функції між державою і підприємством відповідно вимог ЄС. Після початку процесу ліквідації Державної адміністрації залізничного транспорту і трансформації всієї системи в акціонерне товариство, багато державних за своєю природою функцій фактично залишилися на стороні господарюючого суб'єкта — АТ «Укрзалізниця». Це створило значні правові прогалини й невизначеності. Класичний приклад — відсутність на рівні закону навіть такого базового інструменту, як державний реєстр вагонів.

Одна з основних ідей закону - це надання суб'єктам господарювання всіх публічних послуг за принципом єдиного вікна. Усі процедури йтимуть через центральний орган виконавчої влади, який здійснюватиме реалізацію державної політики в сфері залізничного транспорту. Кінцеве рішення щодо того, як саме буде сформований цей орган, за урядом. Закон цього не визначає.

Слід звернути увагу на проблеми, які виникли після початку повномасштабного вторгнення – вихід з низки міжнародних угод понесли за собою втрату чинності певних правил і процедур. Усе це сформувало правові колізії, зокрема щодо строків експлуатації рухомого складу, які також має зняти цей закон. Трирічний перехідний період є усвідомленим і обґрунтованим рішенням. Закон передбачає імплементацію понад 30 підзаконних нормативних актів, передачу багатьох функцій до інституцій, формування реєстрів, набір та навчання персоналу.

Після введення цього закону в дію найбільше відчужує практичні зміни бізнес у вантажних перевезеннях залізницею. Мова йде про прозорі та

зрозумілі правила доступу до інфраструктури і рухомого складу, зокрема для операторів вагонів. Ключова зміна полягає в тому, що функція допуску здійснюватиметься державою, а не учасником ринку, що знімає конфлікт інтересів і робить процес недискримінаційним.

Питання безпеки для АТ «Укрзалізниця» є безумовним пріоритетом. Для ворога вся залізнична інфраструктура вже сьогодні є пріоритетною ціллю. Йдеться про захист пасажирів, персоналу, рухомого складу та критичної інфраструктури в умовах триваючої війни. Тут має бути реалізований комплексний підхід, який поєднує інженерний захист і елементи активної безпеки. Водночас залізнична галузь усвідомлює головне обмеження — дефіцит ресурсів, насамперед фінансування, якого наразі критично не вистачає.

Важливими є системні зміни в галузі, і насамперед імплементація закону «Про безпеку та інтероперабельність залізничного транспорту України». Йдеться про запуск державних функцій, підготовку та ухвалення підзаконних актів, формування інституційної спроможності регулятора і створення зрозумілих правил, сумісних з європейською моделлю залізничного ринку. Це фундамент, без якого неможлива подальша інтеграція з ЄС. Усі процедури в законопроекті про інтероперабельність врегульовані вже з врахуванням майбутнього конкурентного ринку. Тут уже не йде мова про одну залізничну компанію в Україні. Усе розписано окремо для оператора, перевізника та інших суб'єктів ринку. Він діятиме ще з єдиною АТ «Укрзалізниця», але вже готовий до розділення.