**Слайд № 1**

Приветствую всех участников сегодняшней встречи в городе Великом Новгороде, одном из древнейших городов России, славным своей богатой историей!

**Слайд № 2**

Пользуясь возможностью нашей встречи, проинформирую вас о изменениях, произошедших за последнее время...

24 августа 2023 года образовано Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Западному федеральному округу (далее – МТУ Ространснадзора по СЗФО).

МТУ Ространснадзора по СЗФО является территориальным органом межрегионального

уровня Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющим функции по федеральному государственному контролю (надзору) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, в области железнодорожного транспорта, гражданской авиации, торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта, транспортной безопасности.

МТУ Ространснадзора по СЗФО является правопреемником реорганизованного Северо-Западного управления государственного железнодорожного надзора, а также еще шести управлений по другим видам транспорта.

**Слайд № 3**

Вернемся к теме нашей встречи.

Государственный контроль в сфере транспорта – это системно упорядоченная и объективно обусловленная потребностями управления транспортной системой деятельность уполномоченных органов и должностных лиц.

Цели реформирования контрольной (надзорной) деятельности указаны на слайде.

**Слайд № 4**

Теперь, в уже далёком 2019 году стартовала большая реформа, нацеленная на устранение административной нагрузки на представителей бизнес сообщества путем изменения состояния регулирования в Российской Федерации - «регуляторная гильотина».

В 2020 году Президентом Российской Федерации были подписаны законы, составляющие идеологическую модель реформы контрольно-надзорной деятельности.

Основополагающим законодательным актом стал Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации".

Приоритетным направлением деятельности является профилактика рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям. Применяется риск-ориентированный подход при осуществлении контрольной (надзорной) деятельности.

Федеральным законом от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» определены принципы установления и оценки применения обязательных требований, указанных на слайде.

**Слайд № 5:**

Итак, риск-ориентированный подход является зерном концепции реформирования системы государственного контроля (надзора) в Российской Федерации.

Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта (Постановление правительства № 991) определяются:

1) критерии отнесения объектов контроля к категориям риска причинения вреда (ущерба) в рамках осуществления вида контроля;

2) виды и периодичность проведения плановых контрольных (надзорных) мероприятий для каждой категории риска, за исключением категории низкого риска.

**Слайд № 6**

Положением о виде контроля установлены 6 категорий риска. Госжелдорнадзором проведена работа по категорированию объектов контроля. На слайде отражена текущая ситуация.

**Слайд № 7**

Далее показаны применяемые меры реагирования в зависимости от категории риска.

**Слайд № 8**

На данном слайде представлена периодичность проведения плановых контрольных (надзорных) мероприятий в зависимости от присвоенной категории риска.

Как пример, организация, имеющая объекты контроля, отнесенные к чрезвычайно высоким рискам, ежегодно подвергается выездной (документарной) проверке.

Обращаю внимание, что в отношении объектов контроля, отнесенных к категории низкого риска, плановые контрольные мероприятия не проводятся.

**Слайд № 9**

В соответствии с Положением о виде контроля на данном слайде представлена Памятка для контролируемых лиц по контрольным (надзорным) мероприятиям.

Например, достаточно информативно изображено, что при выездной проверке осуществляются все контрольно-надзорные действия, а вот при выездном обследовании – лишь осмотр.

А также видно, какие плановые контрольные (надзорные) мероприятия должны согласовываться с органами прокуратуры.

**Слайд № 10**

**Особенности КНД в 2022 - 2024 годах.**

Действие Постановления Правительства от 10 марта 2022 г. № 336 продлено в 2024 году, соответственно, внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия в 2024 году проводятся исключительно по определенным основаниям.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2023 г. № 372 установлено, что до 2030 года в планы проведения плановых контрольных (надзорных) мероприятий, включаются **плановые контрольные (надзорные)** мероприятия ТОЛЬКО в отношении объектов контроля, отнесенных к категориям **чрезвычайно высокого** и **высокого** риска.

Об особенностях разрешительных режимов в сфере транспорта:

Установлено, что **до принятия федерального закона**, предусматривающего исключение погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов из числа видов деятельности, на которые требуются лицензии осуществление таких видов деятельности не требует получения лицензии – для осуществления данных видов деятельности установлен **уведомительный порядок**.

**Слайд № 11**

Немного о внеплановых проверках.

Поясняю, *что в соответствии с Постановлением Правительства от 10 марта 2022 г. № 336 установлено*, что внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия в 2024 году проводятся исключительно по определенным основаниям и только после согласования с прокуратурой, которые приведены на слайде.

**Слайд № 12**

С 06 мая 2024 года вступил в силу Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2024 г. N 113  
«Об утверждении перечня индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта», включающий 19 индикаторов риска (вместо трех).

**1. Выявление двух случаев схода железнодорожного подвижного состава (не повлекших крушений или аварий) из-за технической неисправности, допущенной в результате некачественно проведенного обслуживания или ремонта железнодорожного подвижного состава контролируемым лицом 1, осуществляющим деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого схода.**

**2. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти случаев схода железнодорожного подвижного состава (не повлекших крушений или аварий) по причине действий (бездействия) структурного подразделения контролируемого лица, осуществляющего на данных путях деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого схода.**

**3. Выявление на железнодорожных путях общего пользования двух случаев схода железнодорожного подвижного состава (не повлекших крушений или аварий) по причине действий (бездействия) структурного подразделения контролируемого лица, осуществляющего на данных путях деятельность по обслуживанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого схода.**

**4. Выявление на железнодорожных путях необщего пользования двух случаев схода железнодорожного подвижного состава (не повлекших крушений или аварий) по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего на данных путях деятельность по эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем железнодорожных путей необщего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого схода.**

**5. Выявление на железнодорожных путях необщего пользования двух случаев схода железнодорожного подвижного состава (не повлекших крушений или аварий) по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего на данных путях деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожных путей необщего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем железнодорожных путей необщего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого схода.**

**6. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти событий при перевозке (транспортировке) опасных грузов, связанных с просыпанием, проливом или парением, возникших вследствие повреждения вагона или контейнера, повреждения упаковки, нарушения герметичности люков вагона (не повлекших фактов причинения вреда либо непосредственной угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера) по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего погрузочно-разгрузочную деятельность на железнодорожном транспорте в местах погрузки опасных грузов, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого события.**

**7. Выявление на железнодорожных путях общего пользования трех событий при перевозке (транспортировке) опасных грузов, связанных с просыпанием, проливом или парением, возникших вследствие неисправности вагона или контейнера (не повлекших фактов причинения вреда либо непосредственной угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера) по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого события.**

**8. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти случаев отцепки вагона с опасным грузом в пути следования на перегонах или железнодорожных станциях из-за технической неисправности вагона в результате некачественно проведенного обслуживания или ремонта железнодорожного подвижного состава контролируемым лицом, осуществляющим деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такой отцепки.**

**9. Выявление на железнодорожных путях общего и необщего пользования двух случаев повреждения или отказа тягового железнодорожного подвижного состава 2 по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей, вызвавших вынужденную остановку грузового поезда на перегоне или железнодорожной станции, если дальнейшее движение данного поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого повреждения или отказа.**

**10. Выявление на железнодорожных путях общего и необщего пользования двух случаев повреждения или отказа тягового железнодорожного подвижного состава по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, вызвавших вынужденную остановку грузового поезда на перегоне или железнодорожной станции, если дальнейшее движение данного поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого повреждения или отказа.**

**11. Выявление на железнодорожных путях общего пользования трех случаев проезда железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по эксплуатации железнодорожного подвижного состава, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого проезда.**

**12. Выявление на железнодорожных путях общего пользования двух случаев отцепки вагона от пассажирского поезда (дальнего следования или пригородного) в пути следования, произведенных в результате некачественно проведенного обслуживания или ремонта железнодорожного подвижного состава контролируемым лицом, осуществляющим деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такой отцепки.**

**13. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти случаев технической неисправности железнодорожного подвижного состава, повлекших высадку пассажиров из пассажирского поезда (дальнего следования или пригородного) на железнодорожной станции, в результате некачественно проведенного обслуживания или ремонта железнодорожного подвижного состава контролируемым лицом, осуществляющим деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такой неисправности.**

**14. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти случаев повреждения или отказа тягового железнодорожного подвижного состава по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей, вызвавших вынужденную остановку пассажирского поезда (дальнего следования или пригородного) на перегоне или железнодорожной станции, если дальнейшее движение данного поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого повреждения или отказа.**

**15. Выявление на железнодорожных путях общего пользования пяти случаев повреждения или отказа тягового железнодорожного подвижного состава по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава и его составных частей, вызвавших вынужденную остановку пассажирского поезда (дальнего следования или пригородного) на перегоне или железнодорожной станции, если дальнейшее движение данного поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого повреждения или отказа.**

**16. Выявление на железнодорожных путях общего пользования двух случаев нарушения целостности конструкций сооружений инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, вызвавших полный перерыв движения поездов по одному из железнодорожных путей на перегоне на один час и более, по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по обслуживанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого нарушения.**

**17. Выявление на железнодорожных путях общего пользования двух случаев нарушения целостности конструкций сооружений инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, вызвавших полный перерыв движения поездов по одному из железнодорожных путей на перегоне на один час и более, по причине действий (бездействия) контролируемого лица, осуществляющего деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, произошедших в течение года со дня выявления первого случая такого нарушения.**

**18. Выявление двух случаев отцепки железнодорожного подвижного состава в пути следования, произошедших по причине несоответствия железнодорожного подвижного состава или его составных частей требованиям технических условий или стандартов на продукцию, произведенную одним изготовителем, в течение года со дня выявления первого случая такой отцепки.**

**19. Выявление двух случаев излома рельса, произошедших по причине его несоответствия требованиям технических условий или стандартов на продукцию, произведенную одним изготовителем, в течение трех лет со дня выявления первого случая такого излома.**

Напоминаю, что срабатывание индикаторов риска может привести к назначению внепланового контрольного (надзорного) мероприятия. Так, в рамках действия предыдущего Приказа Минтранса от 7 марта 2023 г. N 70 были проведены 3 внеплановых проверки.

**Слайд № 13**

Вернемся к профилактике.

ПРОФИЛАКТИКА – достижение общественно значимого результата через стимулирование добросовестного и правомерного поведения контролируемых лиц без применения мер принудительного воздействия.

На слайде представлены виды профилактических мероприятий.

Обращаю ваше внимание, Положение о виде контроля с декабря 2023 года дополнено таким важным профилактическим мероприятием, как:

Меры стимулирования добросовестности

Далее более подробно о каждом профилактическом мероприятии.

**Слайд № 14**

**Самообследование**

С 14 сентября 2023 года хозяйствующие субъекты, осуществляющие свою деятельность на железнодорожном транспорте, могут пройти процедуру самообследования.

Самообследование является профилактическим мероприятием, проводится добровольно и позволяет своевременно выявлять факты несоблюдения обязательных требований и принимать необходимые меры по приведению осуществляемой хозяйственной деятельности в соответствие с требованиями законодательства.

Для этого юридическое лицо или индивидуальный предприниматель на сайте Ространснадзора по ссылке может пройти электронное тестирование в соответствии с осуществляемым им видом деятельности. Для входа в личный кабинет необходимо авторизоваться через Единую систему идентификации и аутентификации (ЕСИА).

Контролируемые лица, получившие высокую оценку соблюдения ими обязательных требований, по итогам самообследования вправе принять декларацию соблюдения обязательных требований.

Декларация направляется в Ространснадзор для регистрации и размещения на официальном сайте.

Для оказания методической помощи по вопросам проведения Самообследования на официальном сайте Ространснадзора размещены «Методические рекомендации по проведению самообследования и подготовке декларации соблюдения обязательных требований».

Уже утверждены 17 деклараций соблюдения обязательных требований.

**Слайд № 15**

Постановлением правительства Российской Федерации от 21.12.2023 № 2244 внесены изменения в Положение о виде контроля. Внесен раздел о Мерах стимулирования добросовестности – мероприятий, направленных на нематериальное поощрение добросовестных контролируемых лиц.

Меры стимулирования добросовестности применяются к контролируемым лицам, принявшим декларацию о соблюдении обязательных требований и соответствующим критерию (критериям) добросовестности.

*Сама процедура несложная - Принятие декларации соблюдения обязательных требований, заполнение в личном кабинете контролируемого лица, размещенного на официальном сайте контролирующего органа в сети "Интернет" и интегрированного с информационными системами контролирующего органа, опросной формы по виду и предмету осуществляемой деятельности, соблюдение критериев добросовестности и получение репутационного статуса предприятия.*

Критериями добросовестности отражены на слайде.

Обращаю внимание на два критерия:

- предоставление контролируемым лицом доступа контролирующему органу к своим информационным ресурсам в рамках соглашения об информационном взаимодействии;

- наличие договора добровольного страхования рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям вследствие нарушения контролируемым лицом обязательных требований.

При соответствии объекта контроля одному или нескольким критериям добросовестности, такой объект контроля подлежит отнесению к категории низкого риска.

**Слайд № 16**

Меры стимулирования добросовестности в виде снижения категории риска объекта контроля до низкой приняты в отношении 84 объектов контроля на всей территории Российской Федерации, в частности, на поднадзорной территории Управления такие меры приняты в отношении 14 объектов контроля.

Данная информация опубликована в реестре, на официальном сайте Ространснадзора, можно ознакомиться по ссылке:

<https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/railway/deyatelnost-podrazdeleniya/2619>

Информация также отражена в Едином реестре видов контроля (ЕРВК).

Таким образом, организации, в отношении объектов контроля которых приняты решения о снижении категории рисков до НИЗКОЙ не подвергаются плановым контрольным (надзорным) мероприятиям. И в конечном итоге реализуется одна из концепций реформы контрольной (надзорной) деятельности – организациям предоставлено право самостоятельно влиять на категорию риска!

**Слайд № 17**

**Профилактические и обязательные профилактические визиты**

Профилактический визит проводится инспектором в форме профилактической беседы по месту осуществления деятельности контролируемого лица либо путем использования видео-конференц-связи, и способствует повышению уровня правовой грамотности контролируемого лица.

Проведение обязательного профилактического визита предусмотрено в отношении контролируемых лиц, приступающих к осуществлению деятельности в определенной сфере, а также в отношении объектов контроля, отнесенных к категориям чрезвычайно высокого, высокого и значительного риска.

За отчетный период 2024 года проведено 23 обязательных профилактических визитов (2023 – 25).

Профилактический визит так же может быть осуществлен по инициативе контролируемого лица. За отчетный период 2024 проведен 1 такой визит (2023 – 4).

При проведении профилактического визита контролируемым лицам не выдаются предписания об устранении нарушений обязательных требований, все разъяснения носят рекомендательный характер.

**Слайд № 18**

**Обобщение правоприменительной практики**

Обобщение правоприменительной практики проводится ежеквартально для решения задач, отраженных на слайде.

**Слайд № 19**

**Информирование**

Информирование осуществляется посредством размещения соответствующих сведений на официальном сайте, в средствах массовой информации, и в иных формах.

За отчетный период 2024 года Управлением осуществлено 23 информирований, это - информационные письма, тематические публикации на официальном сайте Управления, публикации в СМИ (2023 – 30).

Информационные каналы МТУ Ространснадзора по СЗФО указаны на слайде.

**Слайд № 20**

**Объявление предостережения и выдача рекомендаций**

В случае наличия у контрольного (надзорного) органа сведений о готовящихся нарушениях обязательных требований или признаках нарушений обязательных требований, контролируемому лицу объявляется предостережение о недопустимости нарушения обязательных требований.

За отчетный период 2024 года Управлением объявлено 229 предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований (2023 – 378), направлены 10 рекомендации контролируемым лицам (2023 – 9).

Здесь важно отметить, что хоть объявление предостережения является профилактической мерой, Управлению крайне важна и необходима обратная связь с контролируемыми лицами.

**Слайд № 21**

**Консультирование**

Должностные лица *Госжелдорнадзора МТУ Ространснадзора по СЗФО* предоставляют консультирование по следующим вопросам:

организация и осуществление государственного контроля (надзора);

порядок осуществления контрольных (надзорных) мероприятий;

соблюдение обязательных требований и т.д.

За отчетный период 2024 года сотрудниками госжелдорнадзора предоставлено 1645 консультирований контролируемым лицам (2023 – 1526).

**Слайд № 22**

Интенсивными темпами развивается цифровизация государственного контроля (надзора), а именно: взаимодействие с контролируемыми лицами посредством различных ресурсов.

Информационные системы государственного контроля (надзора) представлены на слайде.

**Слайд № 23**

Для получения обратной связи с контролируемыми лицами, в соответствии постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2454, уполномоченный орган проводит оценку достижения целей введения обязательных требований, содержащихся в нормативных правовых актах.

Рекомендуемый список вопросов размещен в новостном отделе МТУ Ространснадзора по СЗФО, ссылка указана на слайде.

**Слайд № 24**

В качестве обратной связи контролируемому лицу можно оценить проведенный инспектором профилактический визит: <https://monitoring.ar.gov.ru/prevention>

Здесь указана инструкция.

**Слайд № 25**

Немного о контрольных (надзорных) мероприятиях, проведенных в 2024 году.

**КНМ с взаимодействием с контролируемым лицом.**

Проведены 2 плановые выездные проверки в отношении организаций высокого и чрезвычайно высокого рисков.

Проведены 3 внеплановые выездные проверки, по сработавшим индикаторам риска нарушения обязательных требований.

В ходе проверок выявлено 223 нарушения обязательных требований.

**Слайд № 26**

**КНМ без взаимодействия с контролируемым лицом.**

За отчетный период проведено 184 контрольных (надзорных) мероприятий без взаимодействия с контролируемым лицом, в том числе 25 наблюдения за соблюдением обязательных требований (мониторингов безопасности) и 159 выездных обследования.

Выездные обследования проводятся по месту нахождения (осуществления деятельности) организации, в срок, не превышающий один рабочий день, при этом не допускается взаимодействие с контролируемым лицом.

В ходе выездных обследований было выявлено 6296 нарушений обязательных требований.

Принимая во внимание, что действие Постановления Правительства от 10 марта 2022 г. № 336 продлено на 2024 год, проведение выездных обследований является действенным инструментом, направленным на соблюдение контролируемыми лицами обязательных требований.

Для этого крайне важна обратная связь с контролируемыми лицами – при объявлении предостережения рекомендовано информировать нас в произвольной форме о принимаемых мерах.

**Слайд № 27**

Основные нарушения, выявленные при проведении выездных обследований, охватывают вопросы обеспечения доступности объектов транспортной инфраструктуры и подвижного состава маломобильным группам населения, вопросы текущего содержания путевого хозяйства, вопросы, связанные с содержанием в эксплуатации технически исправного железнодорожного подвижного состава, а также вопросы, связанные с содержанием и эксплуатацией железнодорожных переездов.

Особое внимание уделяется специально оборудованным пешеходным переходам.

**Слайд № 28**

На основании статьи 34 248-ФЗ должностные лица Госжелдорнадзора МТУ Ространснадзора по СЗФО участвуют в качестве специалистов в проводимых транспортными прокуратурами проверках исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

За отчетный период проведено 17 проверок, выявлено 149 нарушений.

**Слайд № 29**

На нашей поднадзорной территории, 795 хозяйствующих субъектов имеют лицензии на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, 6 - на осуществление деятельности на перевозку железнодорожным транспортом пассажиров и 5 - на осуществление деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов.

Учитывая особенности разрешительных режимов, в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности», в 2024 году в Управление поступило **12 уведомлений** о начале осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

С 01 июня 2024 г. изменится порядок представления уведомлений. Учет уведомлений будет реализован через Единый реестр видов контроля (ЕРВК).

Внесение сведений будет осуществляется с использованием ЕПГУ или региональных порталов государственных и муниципальных услуг (изменения к Постановлению Правительства РФ № 584 вступят в силу с 01.06.2024 г.).

**Слайд № 30**

За отчетный период 2024 года на поднадзорной Управлению территории произошло: 20 инцидентов, допущенных **при перевозке опасных грузов (2023 – 12).**

На Октябрьской ж. д. – 6 (2023 – 4);

На Северной ж. д. – 14 (2023 – 8)

На Калининградской ж. д. – 0 (2023 – 0).

Обращаю Ваше внимание, что с 01 сентября 2023 года вступили в силу изменения к Приказу Министерства транспорта РФ от 18 декабря 2014 г. № 344 – в части расследования происшествий, допущенных при перевозке опасных грузов.

В классификатор, в пункт 5 добавлены следующие нарушения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта:

- отцепка вагона с опасным грузом в пути следования на перегонах или железнодорожных станциях из-за технической неисправности вагона;

- происшествия при перевозке (транспортировке) опасных грузов (связанные с просыпанием (проливом или парением), воспламенением (возгоранием), задымлением опасных грузов), возникшие вследствие повреждения или неисправности вагона или контейнера, повреждения упаковки, неплотно закрытых люков вагона, дефекта (повреждения) котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) арматуры котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) сливного прибора вагона-цистерны, не имеющие последствий, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего Положения.

**Слайд № 31**

В период с 1 апреля по 1 июля сотрудники Управления принимают участие в комиссионном обследовании железнодорожных переездов, проводимых владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и владельцами железнодорожных путей необщего пользования.

К сожалению, статистика по количеству столкновений железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на переездах не улучшается…

За отчетный период 2024 года допущено 9 (2023 - 12) столкновений железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожных переездах на инфраструктуре и путях необщего пользования.

Должностные лица Управления на постоянной основе принимают участие в комиссиях по обеспечению безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации.

С 01 сентября 2023 года вступил в силу Приказ Министерства транспорта РФ от 5 октября 2022 г. N 402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов».

**Слайд № 32**

Железнодорожный переезд — один из самых сложных участков дороги. Нарушение правил его пересечения опасно для жизни, ведь после столкновения с поездом шансы на выживание водителя и пассажиров невелики, а серьезные травмы просто гарантированы — вес поезда в тысячи раз превышает вес автомобиля, а тормозной путь составляет почти 1 км.

01 апреля 2024 года на перегоне Шушково – Берендеево Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» на регулируемом железнодорожном переезде допущено столкновение пассажирского поезда № 15 сообщением Архангельск – Москва с рейсовым автобусом № 102, следующим по маршруту Переславль – Бектышево.

В результате столкновения смертельно травмированы водитель и шесть пассажиров автобуса (в том числе, несовершеннолетний ребенок), травмирован машинист поезда.

Водителем автобуса допущены грубые нарушения ПДД, подменным дежурным по переезду допущены грубейшие нарушения обязательных требований при эксплуатации железнодорожного переезда.

Застрявший на путях автомобиль — вторая причина ДТП на переездах, первая — это невнимательность и халатность водителя и выезд на переезд перед приближающимся поездом.

**Слайд № 33**

Сотрудники Управления в установленном порядке принимают участие в расследовании и учете транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Проведено 8 расследований в рамках Приказа Минтранса № 344 (особое мнение).

Распределение нарушений безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта по причинам и статистика отражены на диаграммах слайда.

**Слайд № 34**

Одним из направлений нашей деятельности является предоставление государственной услуги - выдача свидетельств на право управления курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом.

Основные цифры приведены на слайде.

**Слайд № 35**

В заключении хочу добавить, что мы готовы к общению, взаимодействию с контролируемыми лицами для достижения наших общих целей – соблюдения исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на поднадзорной территории.

**Слайд № 36**

Благодарю за внимание!