

**Министерство транспорта Российской Федерации**

**Межрегиональное территориальное Управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Приволжскому федеральному округу**

**ДОКЛАД**

**с руководством по соблюдению обязательных требований, дающих разъяснения, какое поведение является правомерным, а также новых требований нормативных правовых актов в 2025 году.**

**Федеральный государственный контроль (надзор) в области железнодорожного транспорта**

**г. Киров**

**2025**

В рамках реализации положений Федерального закона № 248-ФЗ и совершенствования контрольной (надзорной) деятельности во исполнение постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. № 492-СФ «О результатах работы по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности» Управлением государственного железнодорожного надзора

- были разработаны и зарегистрированы в Минюсте приказом № 113 от 08 апреля 2024 года (с дополнениями) новые индикаторы риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта.

- внесены изменения в постановление Правительства Российской Федерации № 991, о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта. Положение Актуализировано в части приведения норм Положения в соответствие с требованиями действующего законодательства Российской Федерации.

**Госжелдорнадзор первый в Ространснадзоре начал применять на практике обновленные индикаторы риска.**

В 2024 году нами организовано и согласовано с органами прокуратуры **19 внеплановых проверочных мероприятий из них** по случаю срабатывания индикатора риска нарушения обязательных требований.

В 2025 году с органами прокуратуры согласовано 27 внеплановых проверок, из которых 26 уже проведены.

Хочу отметить, что теперь внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия Госжелдорнадзор может проводить при срабатывании индикаторов риска в 22-х случаях.

Перечень индикаторов утвержден Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2024 г. № 113 «Об утверждении перечня индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта:

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**, **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 состава2 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.**

Так же, Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 сентября 2024 г. № 338 внесены изменения в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2024 г. № 113 в перечень индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта, и добавлены индикаторы:

20. **Выявление двух случаев столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством (не повлекших крушений и аварий), произошедших на одном и том же железнодорожном переезде, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в течение трех лет со дня выявления первого случая такого столкновения.**

**21. Выявление двух случаев столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством (не повлекших крушений и аварий), произошедших на одном и том же железнодорожном переезде, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, в течение пяти лет со дня выявления первого случая такого столкновения.**

И последний индикатор введен в перечень индикаторов риска нарушения обязательных требований Приказом от 03.04.2025 № 117:

**22. Выявление двух случаев травмирования граждан, произошедших на одном и том же пешеходном переходе через железнодорожные пути общего пользования, принадлежащем контролируемому лицу, осуществляющему деятельность по эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в течение года со дня выявления первого случая такого травмирования.**

В 2025 году в соответствии с поручением Заместителя Председателя правительства Российской Федерации – Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации в протоколе совещания от 31.01.2025 № ДГ-П36-5пр «Об итогах реформы контрольной (надзорной) деятельности в 2020 - 2024 годах», федеральные контрольные (надзорные) органы обязаны обеспечить проведение проверочных мероприятий, осуществляемых в рамках контрольной (надзорной) деятельности, с использованием Мобильного Приложения «Инспектор». Для подключения к МП «Инспектор» ***должностному лицу организации*** необходимо иметь право доступа к Госуслугам организации (с инструкцией Вы можете ознакомиться на сайте Ространснадзора).

С использованием МП «Инспектор» Госжелдорнадзором МТУ Ространснадзора по ПФО за 9 месяцев 2025 года проведено 10 внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий, 2 консультирования с должностными лицами (ООО «Уреньнефтепродукт», ВРД «УралХим»). Необходимо отметить, что консультирование с использованием МП «Инспектор» для организаций (юридических лиц) проводится только при подаче заявлениям на ГОСУСЛУГИ.

**Для поддержания должного уровня обеспечения безопасности** в области железнодорожного транспорта Госжелдорнадзором были приняты меры по увеличению количества **профилактических мероприятий, направленных на предупреждение возможных нарушений обязательных требований.**

**Одним из них является профилактический визит.**

Постановлением Правительства РФ от 29.01.2025 № 66 внесены изменения в Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта. Профилактический визит в отношении контролируемых лиц проводится инспектором в форме профилактической беседы по месту осуществления деятельности контролируемого лица либо путем использования видео-конференц-связи или мобильного приложения «Инспектор».

В ходе профилактического визита инспектор информирует контролируемое лицо об обязательных требованиях, предъявляемых к его деятельности либо к принадлежащим ему объектам контроля, их соответствии критериям риска, о рекомендуемых способах снижения категории риска, видах, содержании и об интенсивности мероприятий, проводимых в отношении объекта контроля исходя из его отнесения к соответствующей категории риска, а также осуществляет ознакомление с объектом контроля, сбор сведений, необходимых для отнесения объектов контроля к категориям риска, и проводит оценку уровня соблюдения контролируемым лицом обязательных требований.

Профилактический визит проводится по инициативе контролирующего органа (обязательный профилактический визит) или по инициативе контролируемого лица.

С 01.09.2025 срок проведения обязательного профилактического визита не может превышать 10 рабочих дней и может быть продлен на срок, необходимый для проведения экспертизы, испытаний.

Обязательный профилактический визит не предусматривает отказ контролируемого лица от его проведения.

В рамках обязательного профилактического визита инспектор при необходимости проводит осмотр, истребование необходимых документов, отбор проб (образцов), инструментальное обследование, испытание, экспертизу.

Фотосъемка и видеозапись при проведении осмотра в рамках обязательного профилактического визита осуществляются с использованием мобильного приложения «Инспектор».

По окончании проведения обязательного профилактического визита составляется акт о проведении обязательного профилактического визита в порядке, предусмотренном статьей 90 Федерального закона о государственном контроле (надзоре) для контрольных (надзорных) мероприятий.

В случае невозможности проведения обязательного профилактического визита и (или) уклонения контролируемого лица от его проведения инспектором составляется акт о невозможности проведения обязательного профилактического визита в порядке, предусмотренном частью 10 статьи 65 Федерального закона о государственном контроле (надзоре) для контрольных (надзорных) мероприятий.

В случае невозможности проведения обязательного профилактического визита уполномоченное должностное лицо контролирующего органа вправе не позднее 3 месяцев с даты составления акта о невозможности проведения обязательного профилактического визита принять решение о повторном проведении обязательного профилактического визита в отношении контролируемого лица.

Предписание об устранении выявленных нарушений обязательных требований выдается контролируемому лицу в случае, если такие нарушения не устранены до окончания проведения обязательного профилактического визита в порядке, предусмотренном статьей 90.1 Федерального закона о государственном контроле (надзоре).

Профилактический визит по инициативе контролируемого лица может быть проведен по его заявлению, если такое лицо относится к субъектам малого предпринимательства, является социально ориентированной некоммерческой организацией либо государственным или муниципальным учреждением.

Контролируемое лицо подает заявление о проведении профилактического визита посредством федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)». Контролирующий орган рассматривает заявление в течение 10 рабочих дней и принимает решение о проведении профилактического визита либо об отказе в его проведении, о чем уведомляет контролируемое лицо.

В случае принятия решения о проведении профилактического визита контролирующий орган в течение 20 рабочих дней согласовывает дату его проведения с контролируемым лицом любым способом, обеспечивающим фиксирование такого согласования.

Решение об отказе в проведении профилактического визита принимается в случаях, установленных частью 4 статьи 52.2 Федерального закона о государственном контроле (надзоре).

Решение об отказе в проведении профилактического визита может быть обжаловано контролируемым лицом в порядке, установленном Федеральным законом о государственном контроле (надзоре).

Контролируемое лицо вправе отозвать заявление о проведении профилактического визита либо направить отказ от проведения профилактического визита, уведомив об этом контролирующий орган не позднее чем за 5 рабочих дней до даты его проведения.

В рамках профилактического визита при согласии контролируемого лица инспектор проводит отбор проб (образцов), инструментальное обследование, испытание.

Разъяснения и рекомендации, полученные контролируемым лицом в ходе профилактического визита, носят рекомендательный характер.

Предписания об устранении выявленных в ходе профилактического визита нарушений обязательных требований контролируемым лицам не могут выдаваться.

В случае, если при проведении профилактического визита установлено, что объекты контроля представляют явную непосредственную угрозу причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям или такой вред (ущерб) причинен, инспектор незамедлительно направляет информацию об этом уполномоченному должностному лицу контролирующего органа для принятия решения о проведении контрольных (надзорных) мероприятий.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2025   
№ 1511 установлена периодичность проведения обязательных профилактических визитов. В рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля обязательные профилактические визиты в отношении объектов контроля, отнесенных к категориям значительного, среднего и умеренного риска причинения вреда (ущерба). В рамках государственного контроля (надзора) обязательные профилактические визиты в отношении объектов контроля, отнесенных к категориям значительного, среднего и умеренного риска причинения вреда (ущерба).

Обязательные профилактические визиты в рамках государственного контроля (надзора) осуществляются со следующей периодичностью:

а) для объектов контроля, отнесенных к категории значительного риска - не более одного обязательного профилактического визита в 3 года;

б) для объектов контроля, отнесенных к категории среднего риска - не более одного обязательного профилактического визита в 5 лет;

в) для объектов контроля, отнесенных к категории умеренного риска - не более одного обязательного профилактического визита в 6 лет.

Контролирующий орган при осуществлении государственного контроля (надзора) относит объекты контроля к одной из следующих категорий риска причинения вреда (ущерба) (далее - категории риска):

чрезвычайно высокий риск;

высокий риск;

значительный риск;

средний риск;

умеренный риск;

низкий риск.

С учетом тяжести потенциальных негативных последствий возможного несоблюдения контролируемыми лицами, обязательных требований, объекты контроля подлежат отнесению к категории тяжести А, Б, В, Г, Д.

С учетом оценки вероятности несоблюдения контролируемыми лицами обязательных требований за последние 5 лет объект контроля подлежит отнесению к категории вероятности 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Категория риска определяется на основании сочетания категории тяжести и категории вероятности, указанных в матрице категории риска причинения вреда (ущерба).

**Работа, проводимая Госжелдорнадзором, направленная на предоставление возможности контролируемому лицу снизить категорию риска своим объектам контроля.**

Для снижения категории риска контролируемому лицу необходимо сделать 3 вещи:

- пройти процедуру самостоятельной оценки соблюдения обязательных требований в виде Самообследования;

- принять Декларацию соблюдения обязательных требований;

- соответствовать критериям добросовестности.

Самообследование – это процедура, в рамках которой контролируемое лицо может добровольно определить уровень соблюдения им обязательных требований, (т.е., другими словами, это плановая проверка, которую контролируемое лицо проводит по чек-листу в отношении своего объекта контроля самостоятельно).

По результатам проведенного Самообследования контролируемые лица могут принять Декларацию соблюдения обязательных требований, которая будет зарегистрирована Ространснадзором и размещена на нашем официальном сайте. (Срок действия Декларации 3 года с даты регистрации).

И последним условием необходимым для понижения категории риска является соответствие критериям добросовестности.

Критериями добросовестности являются (если применимо к объекту контроля):

отсутствие в течение 2 лет до даты проведения оценки по причине действия (бездействия) владельца объекта контроля транспортных происшествий (крушений и аварий), допущенных на железнодорожном транспорте;

отсутствие в течение 1 года до даты проведения оценки фактов несвоевременного и недостоверного представления контролируемым лицом в контролирующий орган обязательной информации, предусмотренной нормативными правовыми актами в области железнодорожного транспорта;

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;

наличие внедренных сертифицированных систем внутреннего контроля в соответствующей сфере деятельности.

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

Декларация о соблюдении обязательных требований и копии документов, указанные в настоящем пункте, должны быть подписаны руководителем контролируемого лица.

Информирование контролируемых лиц о применении в отношении их мер стимулирования добросовестности осуществляется контролирующим органом посредством размещения соответствующих сведений на официальном сайте контролирующего органа в сети "Интернет" в срок не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о применении указанных мер.

При соблюдении всех условий т.е. соответствие критериям добросовестности и принятия Декларации, категория риска у таких объектов понижается до низкой, и плановые проверки и обязательные профилактические визиты не проводятся.

Полагаю, что данная возможность должна мотивировать контролируемых лиц заниматься вопросами безопасности в долгосрочной перспективе и на постоянной основе.

**Приказом Минтранса России от 19.12.2024 № 447 внес**ены изменения в Приказ Министерства транспорта РФ от 05.10.2022 № 402 «Об утверждении условий эксплуатации железнодорожных переездов». А именно, пункт 4 дополнен следующими требованиями.

В случае возникновения дорожно-транспортного происшествия с железнодорожным подвижным составом на железнодорожном переезде владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования в течение   
15 календарных дней со дня возникновения такого дорожно-транспортного происшествия должны провести комиссионное обследование принадлежащих им железнодорожных переездов и участка автомобильной дороги на расстоянии не менее 300 метров от железнодорожного переезда.

В случаях возведения объектов недвижимого имущества в непосредственной близости от объектов железнодорожного транспорта владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования по собственной инициативе либо на основании обращения владельца автомобильной дороги к владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцу железнодорожных путей необщего пользования проводится комиссионное обследование железнодорожных переездов, включающее осмотр их эксплуатационного состояния и обустройства и участка автомобильной дороги на расстоянии не менее 300 метров от железнодорожного переезда.

Пункт 6 дополнен следующим:

Определение категории железнодорожного переезда осуществляется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, исходя из интенсивности движения поездов и транспортных средств, **а также из среднегодовой суточной интенсивности движения** через железнодорожный переезд.

Проверка интенсивности движения поездов и транспортных средств, условий работы железнодорожных переездов и определение их категорий осуществляются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования не реже одного раза **в течение календарного года,** владельцем железнодорожных путей необщего пользования - **не реже одного раза в течение трех календарных лет.**

В 19 пункт внесено дополнение об ответственности за обеспечение видимости: Ответственными за обеспечение видимости приближающегося поезда (локомотива, дрезины) к железнодорожному переезду являются владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пределах полосы отвода железной дороги, владелец автомобильной дороги в пределах полосы отвода автомобильной дороги.

В Условиях введено понятие Пересечения железнодорожных путей в одном уровне с проезжей частью автомобильных дорог, предназначенных для обеспечения технологического процесса работы данных предприятий, которые относятся к технологическим проездам. Порядок обеспечения безопасности движения железнодорожного подвижного состава (поездов) и транспортных средств, содержания и обслуживания технологических проездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

С 01.09.2025 утратил силу Приказ от 26.03.2009 № 46 «О порядке открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов)». Вступил в действие Приказ от 11.03.2025 № 84 «Об установлении порядка определения пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожные переезды) и правил пересечения железнодорожных путей, порядка открытия и закрытия железнодорожных переездов (Далее - Приказ).

Приложением 1 Приказа определен порядок определения пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами, представлена форма Акта определения места установления железнодорожного переезда, сроки принятия решений причастными лицами.

Приложением 2 к Приказу определен порядок открытия и закрытия железнодорожных переездов, определена форма Заявления об открытии железнодорожного переезда и Заявление о закрытии железнодорожного переезда.