

**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 во II квартале 2024 года.**

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

**г. Красный Узел**

Добрый день, уважаемые коллеги, руководители и работники предприятий, осуществляющие свою деятельность в сфере железнодорожного транспорта.

Хочу поблагодарить за предоставленную мне возможность ознакомить участников публичных обсуждений результатов правоприменительной практики, организованных Межрегиональным территориальным управлением по Приволжскому Федеральному округу совместно с Центральным аппаратом Госжелдорнадзора, с изменениями законодательства, которые произошли в 2023 году, а также с нововведениями 2024 года.

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 № 70 от 7 марта 2023 года 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 УЖЕ организовано и согласовано с органами прокуратуры **19 внеплановых проверочных мероприятий из них** по случаю срабатывания индикатора риска нарушения обязательных требований 18 внеплановых КНМ.

Хочу отметить, что теперь внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия Госжелдорнадзор может проводить при срабатывании индикаторов риска в 19-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"

Перечень 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 лицом1, 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,

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.

**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.**

Эффективным инструментом, активно применяемым Госжелдорнадзором в 2024 году, основанным на коммуникации с представителями контролируемого лица, владельца объекта контроля являлся профилактический визит.

Данные профилактические мероприятия проводятся инспекторами в форме беседы по месту осуществления деятельности контролируемого лица, либо путем использования видео-конференц-связи, в ходе которой разъясняются обязательные требования, предъявляемые к деятельности и объектам контролируемого лица, критерии присвоения категории риска и возможные способы её снижения.

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

С 01.08.2022 вступил в силу Приказ Минтранса России от 23.06.2022
№ 250 «Об утверждении правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».

Сравнение старых и новых Правил технической эксплуатации позволяет сделать вывод, в первую очередь, о значительных перестановках в структуре документа. Новые Правила внесли поправки в самые разные сферы деятельности на железнодорожной сети - в том числе в технологические системы, системы железнодорожной автоматики и телемеханики.

Новая редакция ПТЭ разработана с учетом направленности на внедрение инновационных технологий, устойчивое развитие, экологическую безопасность железнодорожного транспорта. Цель новой редакции – расширение полномочий владельца инфраструктуры, владельцев путей необщего пользования по установлению норм и порядка технического обслуживания объектов железнодорожного транспорта. Кроме того, из ПТЭ исключены барьерные нормы и требования, препятствующие внедрению новых технологий на ближайшую перспективу.

Важным нововведением обновленных ПТЭ является допуск движения грузовых поездов со скоростью 120-140 км/ч с применением пневматического тормоза.

Также значительное внимание в ПТЭ уделено автоматизации подвижного состава. Так, предусмотрена возможность управления локомотивами машинистом без помощника во всех видах движения, а также обеспечен допуск к эксплуатации локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специальной техники в автоматическом и дистанционном режимах, то есть на высших уровнях автоматизации УА3 и УА4. При этом ответственность за работу необходимого оборудования возлагается на его разработчиков и производителей.

Решился вопрос по эксплуатации тягового подвижного состава на путях необщего пользования пунктом 130 ПТЭ определено - На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей: с истекшим назначенным сроком службы (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования.

В соответствии с Приказом Минтранса России от 26.07.2022 № 284 с 01 марта 2023 вступили в силу изменения в отдельные положения Порядка выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требования к его оформлению утвержденного приказом Минтранса России от 22.08.2019 № 273.

Проверка теоретических знаний Кандидата осуществляется должностными лицами территориальных органов Ространснадзора **по месту нахождения территориальных органов Ространснадзора** или по месту нахождения организаций, осуществляющих образовательную деятельность по программам профессионального обучения.

Порядок дополнен п. 6.1. следующего содержания:

Заявление подается в письменной форме лично или через уполномоченного представителя посредством:

- личного обращения в территориальный орган Ространснадзора в письменной форме;

- официального сайта Ространснадзора в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в электронной форме;

- единого портала государственных и муниципальных услуг в электронной форме. При подаче документов через ЕПГУ скан заявления и скан копии паспорта не прикладывается.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2021 № 2179 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, в том числе лицензирования» в рамках реализации проекта по оптимизации нормативного правового регулирования и автоматизации процессов в сфере разрешительной деятельности в 2023 году осуществляется перевод разрешений на Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций) (далее - ЕПГУ).

С 01.09.2023 вступил в силу Приказ Министерства транспорта РФ от 05.10.2022 № 402 «Об утверждении условий эксплуатации железнодорожных переездов».

Основным изменением в Условиях это введение понятия 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.

Федеральным законом от 14 июля 2022 года № 290-ФЗ «О внесении изменений в кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» и статью 1 Федерального закона "О внесении изменений в кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" внесены, в том числе, следующие изменения.

Статья 28.1 дополнена частями 3.1 - 3.4 следующего содержания:

"3.1. Дело об административном правонарушении, выражающемся в несоблюдении обязательных требований, оценка соблюдения которых является предметом государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при наличии одного из предусмотренных пунктами 1 - 3 части 1 настоящей статьи поводов к возбуждению дела может быть возбуждено только после проведения контрольного (надзорного) мероприятия во взаимодействии с контролируемым лицом, проверки, совершения контрольного (надзорного) действия в рамках постоянного государственного контроля (надзора), постоянного рейда и оформления их результатов, за исключением случаев, предусмотренных частями 3.2 - 3.4 настоящей статьи и статьей 28.6 настоящего Кодекса.

Статья 32.2 дополнена частью 1.3-3 следующего содержания: При уплате административного штрафа за административное правонарушение, выявленное в ходе осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля, лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение данного административного правонарушения, либо иным физическим или юридическим лицом не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа, за исключением административных правонарушений, предусмотренных статьями 13.15, 13.37, 14.31, 14.31.2, частями 5 - 7 статьи 14.32, статьями 14.33, 14.56, 15.21, 15.30, 19.3, частями 1 - 8.1, 9.1 - 39 статьи 19.5, статьями 19.5.1, 19.6, 19.7.5-2, 19.8 - 19.8.2, 19.23, частями 2 и 3 статьи 19.27, статьями 19.28, 19.29, 19.30, 19.33, 19.34, 20.3, частью 2 статьи 20.28 настоящего Кодекса. В случае, если копия постановления о назначении административного штрафа, направленная лицу, привлеченному к административной ответственности, по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после истечения двадцати дней со дня вынесения такого постановления, указанный срок подлежит восстановлению судьей, органом, должностным лицом, вынесшими такое постановление, по ходатайству лица, привлеченного к административной ответственности. Определение об отклонении указанного ходатайства может быть обжаловано в соответствии с правилами, установленными главой 30 настоящего Кодекса. В случае, если исполнение постановления о назначении административного штрафа было отсрочено либо рассрочено судьей, органом, должностным лицом, вынесшими такое постановление, административный штраф уплачивается в полном размере."

**Считаю необходимым рассказать о работе, проводимой Госжедлорнадзором, направленной 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 не проводятся.

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

По окончании слушаний убедительно прошу предоставить заполненные Анкеты по восприятию предпринимательским сообществом контрольно-надзорной деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.