

**ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ ДО ПРОЕКТУ
МЕТОДИКИ**

визначення шкоди та збитків, завданих інфраструктурі транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та зв'язку внаслідок збройної агресії Російської Федерації

Положення проекту акту	Положення проекту акту з пропозиціями	обґрунтування
<p align="center">I. Загальні положення</p> <p>1. Ця Методика встановлює механізм визначення шкоди та збитків, завданих об'єктам інфраструктури транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та зв'язку, за напрямом, наведеним у підпункті 11 пункту 2 Порядку визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 2022 року № 326.</p>		
<p>2. Ця Методика поширюється на відносини за участі власників (балансоутримувачів) об'єктів інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) всіх форм власності, що виникають при визначенні шкоди та збитків, завданих цим об'єктам внаслідок збройної агресії Російської Федерації.</p>		
<p>3. Дія цієї Методики не поширюється на розміщені на території підприємств об'єкти транспорту, що призначені для здійснення технологічних перевезень тільки на території підприємств відповідно до статті 2 Закону України «Про транспорт», а також на майно, яке станом на 23 лютого 2022 року перебувало на тимчасово окупованій території та в окремих районах Донецької та Луганської областей (ОРДЛО).</p>		
<p>4. У цій Методиці терміни вживаються в такому значенні:</p>		

<p>Шкода – відхилення якісних (механічних, фізико-хімічних, естетичних характеристик) та/або кількісних показників експлуатаційної придатності об'єктів інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) від вимог проєктної документації та/або будівельних норм, нормативних документів, що виключає або зменшує відповідність їх технічного стану визначеним таким вимогам, та визначається у натуральних показниках (зокрема, км, пог. м, од., шт.);</p>		
<p>Збитки – втрати власника (балансоутримувача) об'єктів інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), зумовлені втратою, знищенням або пошкодженням таких об'єктів, і у витрати, які зроблено або має бути зроблено власником (балансоутримувачем) для їх відновлення (реальні збитки), а також доходи, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати, якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження (упущена вигода), що визначаються в умовних одиницях (функціональна валюта) – доларах США (отриманий результат визначення збитків підлягає конвертації в національну валюту за поточним курсом Національного Банку України на дату визначення);</p>	<p>... (отриманий результат визначення збитків підлягає конвертації в національну валюту за поточним курсом Національного Банку України на дату виплати компенсації)</p>	<p>Між датою оцінки і датою виплати компенсації може пройти значний час, і важко передбачити, яким тоді буде курс долара США до національної валюти. Тому пропонуємо закріпити в доларах США.</p>
<p>об'єкти інфраструктури транспорту – об'єкти рухомого, нерухомого майна залізничного, авіаційного, морського, внутрішнього водного, автомобільного транспорту, в тому числі ті, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання, а також автомобільні дороги;</p>		
<p>об'єкти залізничного транспорту – об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального користування, під'їзні колії та залізничний рухомий склад. До об'єктів залізничного транспорту також включається інше нерухоме та рухоме майно акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону</p>		

України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»;		
інфраструктура залізничного транспорту загального користування – магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, що є державною власністю та закріплені на праві господарського відання за акціонерним товариством «Українська залізниця» (далі – АТ «Укрзалізниця»);		
залізничний рухомий склад – тяговий залізничний рухомий склад, моторвагонний рухомий склад, вантажні, пасажирські та багажні вагони, призначені для здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, для маневрових робіт, і функціонування залізничного транспорту та обслуговування інфраструктури;		
під'їзні колії – залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.		
аеродром – визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;		
аеродром спільного використання – аеродром, що використовується для польотів повітряних суден цивільної та державної авіації;		
аеродром цивільної авіації (цивільний аеродром) – аеродром, призначений для використання повітряними суднами цивільної авіації;		

<p>аеропорт – комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання;</p> <p>вертодром – аеродром або майданчик на землі, на воді чи на споруді, призначений повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні;</p> <p>об'єкти авіаційної діяльності – повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності;</p> <p>суб'єкт авіаційної діяльності – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;</p>		
<p>аеродроми та аеродромні об'єкти – поверхні, призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому, ґрунтові елементи аеродрому, об'єкти обслуговування повітряного руху, засоби зв'язку, навігації та спостереження, візуальні засоби забезпечення польотів, об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому, споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів (адаптоване визначення Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року);</p> <p>об'єкти інфраструктури аеропортів – пасажирські та вантажні термінальні комплекси, цехи бортового харчування, об'єкти забезпечення авіаційним паливом, об'єкти неавіаційної діяльності тощо (адаптоване визначення Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року);</p> <p>гідротехнічні споруди внутрішніх водних шляхів - інженерно-технічні споруди (причали, пристані, пірси, інші види причальних споруд, дамби, моли, хвилеломи, інші види берегозахисних споруд, судноплавні шлюзи, судноплавні канали внутрішніх водних шляхів, інші підводні споруди штучного походження), призначені для забезпечення безпечного</p>		

<p>плавання, маневрування, стоянки, будівництва, ремонту, обслуговування та огляду суден, для захисту берегової смуги внутрішніх водних шляхів, операційної акваторії причалу (причалів), ведення господарської діяльності підприємствами внутрішнього водного транспорту, використання водних ресурсів та запобігання шкідливій дії вод;</p>		
<p>причал - гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт; об'єкти наземної інфраструктури – ангарні комплекси, авіаційно-технічні бази, навчально-тренажерні центри, профілакторії, адміністративні будівлі, складські об'єкти (адаптоване визначення Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року).</p>		
<p>Інші терміни у цій Методиці вживаються у значеннях, наведених у Цивільному кодексі України, Господарському кодексі України, Повітряному кодексі України, законах України «Про морські порти», «Про внутрішній водний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про концесію», «Про залізничний транспорт» «Про поштовий зв'язок», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про благоустрій населених пунктів», «Про електронні комунікації» та «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, Правилах технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411.</p>		
<p>6. Шкода та збитки визначаються власником (балансоутримувачем) об'єкта інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) за результатами огляду чи обстеження, проведеними відповідно до цієї Методики.</p>		

<p>7. Роботи зі встановлення шкоди та збитків виконуються на територіях, на яких відсутні або завершені активні фази бойових дій після вжиття відповідних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки проведення таких робіт.</p>		
<p>II. Визначення шкоди та збитків щодо об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва)</p>		
<p>1. Шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження щодо об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначається за результатами їх огляду/обстеження, проведених відповідно до статті 39² Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку проведення обстеження, прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, а також Методики обстеження будівель і споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, затвердженої Міністерством розвитку громад та територій України.</p>		
<p><i>відсутній</i></p>	<p>Визначення розміру шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж, може визначатися самостійно оператором електронних комунікацій шляхом інвентаризації основних засобів та товарно-матеріальних цінностей або</p>	<p>Оператори електронних комунікацій мають мати механізм для самостійної оцінки шкоди та збитків з підтвердженням</p>

	<p>іншими методами відповідно до цієї Методики.</p> <p>Така оцінка відбувається на підставі розрахунків, підтверджених:</p> <p>для відновленої інфраструктури електронних комунікацій або такої, що знаходиться в процесі відновлення:</p> <ol style="list-style-type: none">1) актами виконаних робіт з відновлення;2) замовленням на придбання обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення;3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент відновлення; <p>для інфраструктури електронних комунікацій, де була проведена інвентаризація, але ще не розпочався процес відновлення:</p> <ol style="list-style-type: none">1) актом інвентаризації, складеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника;2) переліком обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення, визначеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника;3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент складання акту інвентаризації. <p>для інфраструктури, до якої відсутній доступ:</p>	<p>відповідними документами.</p> <p>Також процес може відрізнятися від будівельних норм, описаних в п.1, які не завжди застосовні для інфраструктури електронних комунікацій.</p>
--	--	---

	<p>на підставі оцінки фахівцями компанії-власника ймовірної вартості повного відновлення інфраструктури.</p>	
<p>2. У випадках обов'язковості експертизи проєктів будівництва, передбачених пунктом 10 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560, шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва, визначається за результатами експертизи проєктних рішень в частині, що не відповідає раніше затвердженому проєкту будівництва, експертиза якого була проведена. За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проєктів будівництва або розділів проєктної документації для визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва.</p> <p>3. До визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), може бути залучено на договірних засадах інженера-консультанта відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»</p>		
<p>4. Для визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) може бути проведено оцінку майна та майнових прав згідно із Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», положеннями (національними стандартами) оцінки майна та з урахуванням методик, затверджених Фондом державного майна України.</p>		

5. З метою надання висновку з питань щодо визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), що є або будуть предметом судового розгляду, може бути проведено судову експертизу з підстав, визначених статтею 7¹ Закону України «Про судову експертизу».

6. Перелік та способи розрахунку збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначаються їхніми власниками (балансоутримувачами) самостійно залежно від цільового призначення об'єкта нерухомого майна з урахуванням нормативних документів із ціноутворення у будівництві або Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затвердженого Міністерством інфраструктури України, методик визначення вартості цих робіт, затверджених Міністерством інфраструктури України, та цієї Методики.

Збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження інфраструктури об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть включати:

реальні збитки:

втрати власника (балансоутримувача), зумовлені знищенням або пошкодженням об'єктів транспорту, електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені за їх справедливою вартістю на дату знищення чи пошкодження;

витрати на виконання ремонтно-будівельних робіт, які здійснено або має бути здійснено власником (балансоутримувачем) для відновлення об'єктів транспорту, електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені відповідно до нормативних документів із ціноутворення у будівництві або Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування,

затверджених Міністерством інфраструктури України, та методик визначення вартості цих робіт, затверджених Міністерством інфраструктури України, з урахуванням Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198;

витрати власника (балансоутримувача) на консервацію та розконсервацію об'єктів транспорту, електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових, як об'єктів незавершеного будівництва, проведені відповідно до Положення про порядок консервації та розконсервації об'єктів будівництва, затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 21 жовтня 2005 року № 2, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на проведення судової експертизи, у разі її здійснення на його замовлення, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на оплату послуг суб'єкта оціночної діяльності, у разі проведення оцінки майна чи майнових прав на його замовлення, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на оплату робіт з демонтажу будівель і споруд або їхніх частин, виконаних відповідно до Порядку виконання робіт з демонтажу об'єктів, пошкоджених або зруйнованих внаслідок надзвичайних ситуацій, воєнних або терористичних актів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 474, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на послуги інженера-консультанта, у разі його залучення, визначені за ціною відповідного договору.

Непрямі збитки (упущена вигода) визначаються власником (балансоутримувачем) об'єктів нерухомого майна інфраструктури транспорту, електронної комунікаційної мережі та зв'язку чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) самостійно залежно від цільового призначення об'єкта з урахуванням цієї Методики.

<p>III. Визначення шкоди та збитків щодо об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових</p>		
<p>1. Шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження щодо об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових, визначається за результатами їх огляду, проведеного у спосіб, визначений власником (балансоутримувачем) об'єкта самостійно з урахуванням цієї Методики.</p> <p>Перелік та способи розрахунку збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження щодо об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових, визначаються власником (балансоутримувачем) самостійно залежно від цільового призначення об'єкта рухомого майна з урахуванням цієї Методики.</p> <p>Для визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових, за рішенням їхнього власника (балансоутримувача) та у визначений ним спосіб може бути створено комісію як консультативно-дорадчий орган у складі представників власника (балансоутримувача) та інших визначених ним осіб, зокрема представників органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування відповідно до їхніх визначених законом повноважень, об'єднань громадян. Рішення такої комісії для власника (балансоутримувача) не є обов'язковими до розгляду чи врахування та мають рекомендаційний характер.</p>		
<p>2. Для визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мереж та зв'язку чи їхніх складових може бути проведено оцінку майна та майнових прав згідно із Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», положеннями (національними</p>		

<p>стандартами) оцінки майна та з урахуванням методик, затверджених Фондом державного майна України.</p> <p>3. З метою надання висновку з питань щодо визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів рухомого майна інфраструктури транспорту, інфраструктури електронних комунікаційних мережі та зв'язку чи їхніх складових, що є або будуть предметом судового розгляду, може бути проведено судову експертизу з підстав, визначених статтею 7¹ Закону України «Про судову експертизу».</p>		
<p><i>відсутній</i></p>	<p>Визначення розміру шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж, може визначатися самостійно оператором електронних комунікацій шляхом інвентаризації основних засобів та товарно-матеріальних цінностей або іншими методами відповідно до цієї Методики.</p> <p>Така оцінка відбувається на підставі розрахунків, підтверджених:</p> <p>для відновленої інфраструктури електронних комунікацій або такої, що знаходиться в процесі відновлення:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) актами виконаних робіт з відновлення; 2) замовленням на придбання обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення; 3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент відновлення; 	<p>Оператори електронних комунікацій мають мати механізм для самостійної оцінки шкоди та збитків з підтвердженням відповідними документами.</p> <p>Також процес може відрізнятися від будівельних норм, описаних в п.1, які не завжди застосовні для інфраструктури електронних комунікацій.</p>

	<p>для інфраструктури електронних комунікацій, де була проведена інвентаризація, але ще не розпочався процес відновлення:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) актом інвентаризації, складеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника; 2) переліком обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення, визначеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника; 3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент складання акту інвентаризації. <p>для інфраструктури, до якої відсутній доступ: на підставі оцінки фахівцями компанії-власника ймовірної вартості повного відновлення інфраструктури.</p>	
<p>IV. Визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг</p>		
<p>1. Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг, визначаються за протяжністю втрачених, знищених або пошкоджених автомобільних доріг за кожним із видів автомобільних доріг, наведених у статті 5 Закону України «Про автомобільні дороги», або їхніх складових, а також щодо автомобільних доріг чи їхніх складових, як об'єктів незавершеного будівництва (нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт та об'єкти, що знаходяться в стадії виконання поточного середнього ремонту).</p> <p>2. Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування державного значення чи</p>		

<p>їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються Укравтодором.</p> <p>Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування місцевого значення чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються Радою міністрів Автономної республіки Крим, обласними та Севастопольською міською державними адміністраціями.</p>		
<p>3. Шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових, що експлуатуються, а також автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових, як об'єктів незавершеного будівництва визначається за результатами їхнього огляду/обстеження, проведених відповідно до статті 39² Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку проведення обстеження, прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, а також Методики обстеження будівель і споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, затвердженої Міністерством розвитку громад та територій України.</p> <p>У випадках обов'язковості експертизи проєктів будівництва, передбачених пунктом 10 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560, шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва, визначається за результатами експертизи проєктних рішень у частині, що не відповідає раніше затвердженому проєкту будівництва, експертиза якого була проведена. За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проєктів будівництва або розділів проєктної документації для визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи</p>		

пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва.

Під час визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) рекомендується використовувати ДСТУ-Н Б В.1.2-18:2016 Настанова щодо обстеження будівель і споруд для визначення їх технічного стану, ДСТУ 8745:2017 Автомобільні дороги. Методи вирівнювання нерівностей основи і покриття дорожнього одягу, ДСТУ 8954:2019 Оцінювання рівня дефектності дорожнього одягу, ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2009 Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів, ДСТУ Б В.2.3-42:2016 Автомобільні дороги. Методи визначення деформаційних характеристик земляного полотна та дорожнього одягу, інші нормативні акти і документи з питань дорожнього господарства України та Європейського Союзу, а також стандарти ASTM.

Обсяг шкоди визначається протяжністю зруйнованих чи пошкоджених ділянок автомобільних доріг, об'єктів незавершеного будівництва (нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт) та об'єктів, що знаходяться в стадії виконання поточного середнього ремонту та містить детальний опис таких руйнувань.

Збитки розраховуються в поточних цінах на кожному з етапів виконання робіт та надання послуг. Збитки визначаються в умовних одиницях (функціональна валюта) – доларах США (отриманий результат визначення збитків підлягає конвертації в національну валюту за поточним курсом Національного Банку України на дату визначення).

Обстеженню підлягають автомобільні дороги, їхні складові, об'єкти незавершеного будівництва (нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт) та об'єкти, що знаходяться в стадії виконання поточного середнього ремонту (далі – об'єкт обстеження).

Роботи з обстеження автомобільних доріг виконуються на територіях, на яких відсутні або завершені активні фази бойових дій, після виконання комплексу заходів щодо:

оперативного реагування на випадки виявлення вибухонебезпечних предметів, проведення обстеження (розмінування) та виконання піротехнічних робіт, пов'язаних із знешкодженням виявлених вибухонебезпечних предметів із залученням підрозділів ДСНС,

Національної поліції України, а також, за необхідності, Збройних Сил України та Служби безпеки України;

виконання робіт з первинного демонтажу частин об'єктів або їхніх окремих конструктивних елементів з метою забезпечення доступу до пошкоджених об'єктів сил цивільного захисту для проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт (у разі потреби);

виконання робіт із пошуку постраждалих та загиблих осіб (у разі потреби);

проведення оперативно-розшукових заходів та слідчих дій органами досудового розслідування у кримінальних провадженнях (у разі потреби).

Обстеження повинно здійснюватися з дотриманням усіх необхідних заходів безпеки для життя і здоров'я спеціалістів, залучених до такого обстеження.

Попереднє обстеження проводиться комісією, до складу якої входять представники балансоутримувача та експлуатуючої організації. Під час обстеження об'єктів незавершеного будівництва (нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт) та об'єктів, що знаходяться в стадії виконання поточного середнього ремонту, до складу комісії повинні бути включені представники генеральної підрядної організації, що виконує роботи або надає послуги.

До попереднього обстеження також можуть бути залучені представники військової цивільної адміністрації, органів місцевого самоврядування, громадськості тощо, які мають відповідну компетенцію щодо предмету обстеження.

Метою попереднього обстеження є огляд об'єкта обстеження, проведення фото- та відеофіксації руйнувань та визначення подальших кроків щодо такого об'єкта.

Звіт за результатами попереднього обстеження повинен містити таку інформацію:

- дата проведення обстеження;
- місце проведення обстеження;
- склад комісії;
- загальна інформація про об'єкт обстеження;
- опис руйнувань стосовно кожного елементу об'єкта;
- дефектний акт з кількісним описом руйнувань;
- висновок за результатами обстеження з рекомендаціями щодо умов подальшої експлуатації.

<p>За результатами попереднього обстеження визначається загальний стан ділянки і приймається рішення щодо необхідності виконання робіт з аварійного ремонту та/або експлуатаційного утримання або необхідності проведення додаткових обстежень із залученням відповідного обладнання та спеціалістів (у тому числі на договірних засадах) для визначення іншого виду робіт (нове будівництво, реконструкція, капітальний, поточний середній ремонт, влаштування тимчасових споруд, ділянок об'їзду, тощо). Детальне обстеження організовується і здійснюється відповідно до Порядку проведення обстеження прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257.</p> <p>Рекомендації щодо подальшої експлуатації об'єктів повинні містити пропозиції щодо:</p> <ul style="list-style-type: none"> невідкладного виконання ремонтних робіт (аварійні роботи, роботи з експлуатаційного утримання); виконання тимчасових робіт, направлених на відновлення функціонування окремих елементів автомобільних доріг з визначенням граничного терміну експлуатації таких елементів; виконання проектних робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього ремонту з визначенням термінів початку таких робіт. 		
<p>4. Під час визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть використовуватися результати перевірки чи аудиту безпеки автомобільних доріг, проведених відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги».</p> <p>5. Збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільної дороги загального користування чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть включати:</p> <p>реальні збитки:</p> <ul style="list-style-type: none"> втрати власника (балансоутримувача), зумовлені знищенням або пошкодженням автомобільної дороги загального користування чи її 		

складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені за їх справедливою вартістю на дату знищення чи пошкодження;

витрати на виконання ремонтно-будівельних робіт, які здійснено або має бути здійснено власником (балансоутримувачем) для відновлення автомобільної дороги загального користування чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені відповідно до Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затверджених Міністерством інфраструктури України, та методик визначення вартості цих робіт, затверджених Міністерством інфраструктури України, з урахуванням Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198;

витрати власника (балансоутримувача) на розроблення та впровадження заходів щодо влаштування тимчасових доріг на період відновлення ділянки автомобільної дороги – за укрупненими показниками вартості робіт, визначеними відповідно до Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затверджених Міністерством інфраструктури України, та методик визначення вартості цих робіт, затверджених Міністерством інфраструктури України;

витрати власника (балансоутримувача) на консервацію та розконсервацію автомобільної дороги загального користування чи її складових як об'єкта незавершеного будівництва проведені відповідно до Положення про порядок консервації та розконсервації об'єктів будівництва, затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 21 жовтня 2005 року № 2, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на проведення судової експертизи, у разі її здійснення на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на оплату послуг суб'єкта оціночної діяльності, у разі проведення оцінки майна чи майнових прав на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;

<p>витрати власника (балансоутримувача) на оплату робіт з демонтажу будівель і споруд або їхніх частин, виконаних відповідно до Порядку виконання робіт з демонтажу об'єктів, пошкоджених або зруйнованих внаслідок надзвичайних ситуацій, воєнних або терористичних актів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 474, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>витрати власника (балансоутримувача) на послуги інженера-консультанта, у разі його залучення, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>упущену вигоду:</p> <p>доходи від плати за надання дозволів щодо провадження виробничої діяльності на автомобільній дорозі загального користування відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільні дороги»;</p> <p>доходи від плати за видачу дозволу на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати відповідно до статті 29 Закону України «Про дорожній рух», якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження (для автомобільних доріг загального користування державного значення);</p> <p>доходи від концесійних платежів у разі реалізації проекту щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільної дороги загального користування чи її складових на умовах концесії, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати відповідно до статті 39 Закону України «Про концесію», якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження.</p>		
<p>6. Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться, або за їхнім рішенням – підприємствами для їхнього утримання чи балансоутримувачами.</p> <p>7. Шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових, що експлуатуються, а також вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва визначається за результатами їхнього огляду/обстеження, проведених відповідно до статті 39² Закону</p>		

<p>України «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку проведення обстеження, прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, а також Методики обстеження будівель і споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, затвердженої Міністерством розвитку громад та територій України, з урахуванням вимог Порядку визначення відновної вартості об'єкта благоустрою, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15 червня 2006 року № 826.</p>		
<p>8. У випадках обов'язковості експертизи проєктів будівництва, передбачених пунктом 10 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560, шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва визначається за результатами експертизи проєктних рішень в частині, що не відповідає раніше затвердженому проєкту будівництва, експертиза якого була проведена. За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проєктів будівництва або розділів проєктної документації для визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження автомобільних доріг загального користування або їх складових як об'єктів незавершеного будівництва.</p> <p>9. Під час визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) рекомендується використовувати ДСТУ-Н Б В.1.2-18:2016 Настанова щодо обстеження будівель і споруд для визначення їх технічного стану, ДСТУ 8745:2017 Автомобільні дороги. Методи вирівнювання нерівностей основи і покриття дорожнього одягу, ДСТУ 8954:2019 Оцінювання рівня</p>		

<p>дефектності дорожнього одягу, ДСТУ Б В.2.3-42:2016 Автомобільні дороги. Методи визначення деформаційних характеристик земляного полотна та дорожнього одягу, інші нормативні акти і документи з питань дорожнього господарства України та Європейського Союзу, а також стандарти ASTM.</p>		
<p>10. Збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть включати:</p> <p>реальні збитки:</p> <p>втрати власника (балансоутримувача), зумовлені знищенням або пошкодженням вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені за їхньою справедливою вартістю на дату знищення чи пошкодження;</p> <p>витрати на виконання ремонтно-будівельних робіт, які здійснено або має бути здійснено власником (балансоутримувачем) для відновлення вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені відповідно до Методики визначення відновної вартості об'єкта благоустрою, затвердженої наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 03 листопада 2008 року № 326, з урахуванням Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54, нормативно-правових актів з питань ціноутворення;</p> <p>витрати власника (балансоутримувача) на консервацію та розконсервацію вулиць і доріг міст та інших населених пунктів чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва проведені відповідно до Положення про порядок консервації та розконсервації об'єктів будівництва, затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 21 жовтня 2005 року № 2, визначені за ціною відповідного договору;</p>		

витрати власника (балансоутримувача) на розроблення та впровадження заходів щодо влаштування тимчасових доріг на період відновлення ділянки автомобільної дороги визначені відповідно до нормативних документів із ціноутворення у будівництві;

витрати власника (балансоутримувача) на проведення судової експертизи, у разі її здійснення на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на оплату послуг суб'єкта оціночної діяльності, у разі проведення оцінки майна чи майнових прав на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на оплату робіт з демонтажу будівель і споруд або їхніх частин, виконаних відповідно до Порядку виконання робіт з демонтажу об'єктів, пошкоджених або зруйнованих внаслідок надзвичайних ситуацій, воєнних або терористичних актів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 474, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на послуги інженера-консультанта, у разі його залучення, визначені за ціною відповідного договору;

упущену вигоду:

доходи від плати за утримання території вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, прилеглої до тимчасових споруд торговельного, побутового, соціально-культурного чи іншого призначення, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати відповідно до абзацу шостого частини четвертої статті 36 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження;

доходи від плати за надання послуг з утримання будинків, споруд та прибудинкової території, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати відповідно до абзацу п'ятого частини четвертої статті 36 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження;

доходи від вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів, визначені за тарифом, встановленим органом місцевого самоврядування, які власник (балансоутримувач) міг би реально одержати відповідно до статті 52² Закону України «Про дорожній рух», якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження.

<p>11. Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються їхніми фізичними або юридичними особами, які є їхніми власниками (балансоутримувачами).</p> <p>12. Збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) державної форми власності, визначаються суб'єктом господарювання, на балансі якого перебуває автомобільна дорога чи її складова (у тому числі об'єкт незавершеного будівництва), за погодженням з уповноваженим органом управління відповідним об'єктом державної власності.</p>		
<p>13. Шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових, що експлуатуються, а також таких доріг чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва визначається за результатами їхнього огляду/обстеження, проведеного відповідно до статті 39² Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку проведення обстеження, прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, а також Методики обстеження будівель і споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, затвердженої Міністерством розвитку громад та територій України.</p> <p>14. У випадках обов'язковості експертизи проєктів будівництва, передбачених пунктом 10 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів</p>		

<p>України від 11 травня 2011 року № 560, шкода, завдана внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва визначається за результатами експертизи проєктних рішень в частині, що не відповідає раніше затвердженому проєкту будівництва, експертиза якого була проведена. За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проєктів будівництва або розділів проєктної документації для визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових, як об'єктів незавершеного будівництва.</p>		
<p>15. Під час визначення шкоди, завданої внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) рекомендується використовувати ДСТУ-Н Б В.1.2-18:2016 Настанова щодо обстеження будівель і споруд для визначення їх технічного стану, ДСТУ 8745:2017 Автомобільні дороги. Методи вирівнювання нерівностей основи і покриття дорожнього одягу, ДСТУ 8954:2019 Оцінювання рівня дефектності дорожнього одягу, ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2009 Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів, ДСТУ Б В.2.3-42:2016 Автомобільні дороги. Методи визначення деформаційних характеристик земляного полотна та дорожнього одягу, інші нормативні акти і документи з питань дорожнього господарства України та Європейського Союзу, а також стандарти ASTM.</p> <p>16. Збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на</p>		

приватних територіях чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть включати:

реальні збитки:

втрати власника (балансоутримувача), зумовлені знищенням або пошкодженням відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових, (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені за їхньою справедливою вартістю на дату знищення чи пошкодження;

витрати на виконання ремонтно-будівельних робіт, які здійснено або має бути здійснено власником (балансоутримувачем) для відновлення відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), визначені відповідно до нормативних документів з питань ціноутворення;

витрати власника (балансоутримувача), здійснені відповідно до цієї Методики для визначення шкоди та збитків, визначені відповідно до нормативних документів з питань ціноутворення або за цінами відповідних договорів;

витрати власника (балансоутримувача) на консервацію та розконсервацію відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва, а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових як об'єктів незавершеного будівництва, проведені відповідно до Положення про порядок консервації та розконсервації об'єктів будівництва, затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 21 жовтня 2005 року № 2, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 грудня 2005 року за № 1582/11862, визначені за ціною відповідного договору;

витрати власника (балансоутримувача) на розроблення та впровадження заходів щодо влаштування тимчасових доріг на період відновлення ділянки автомобільної дороги визначені відповідно до нормативних документів із ціноутворення у будівництві;

<p>витрати власника (балансоутримувача) на проведення судової експертизи, у разі її здійснення на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>витрати власника (балансоутримувача) на оплату послуг суб'єкта оціночної діяльності, у разі проведення оцінки майна чи майнових прав на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>витрати власника (балансоутримувача) на послуги інженера-консультанта, у разі його залучення, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>упущену вигоду:</p> <p>доходи власника (балансоутримувача) від оплати договорів щодо використання відомчих (технологічних) автомобільних доріг чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), а також автомобільних доріг на приватних територіях чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва).</p>		
<p>V. Визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок знищення, пошкодження або втрати об'єктів залізничного транспорту</p> <p>1. Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації, пошкодження чи втрати інфраструктури залізничного транспорту загального користування або її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються АТ «Укрзалізниця».</p> <p>Шкода та збитки, завдані внаслідок руйнації чи пошкодження чи втрати під'їзних колій визначаються власниками (балансоутримувачами) цих колій.</p> <p>Шкода та збитки, завдані внаслідок знищення чи пошкодження чи втрати рухомого складу залізничного транспорту загального користування визначається підприємствами залізничного транспорту – власниками (балансоутримувачами) цього рухомого складу.</p> <p>Непрямі збитки (понесені та пов'язані з додатковими витратами, які виникли в період дії воєнного стану в Україні) визначаються АТ «Укрзалізниця».</p> <p>Збитки від упущеної вигоди через зупинення діяльності визначаються підприємствами залізничного транспорту державної форми власності, у тому числі акціонерними товариствами, 100 відсотків акцій яких належать державі.</p>		

<p>2. Шкода, завдана внаслідок знищення чи пошкодження об'єктів залізничного транспорту, полягає у відхиленні якісних (механічних, фізико-хімічних, естетичних характеристик) та/або кількісних показників експлуатаційної придатності об'єктів чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) від вимог проектної документації та/або будівельних норм, нормативних документів, що виключає або зменшує відповідність технічного стану об'єктів основним вимогам згідно із законодавством.</p> <p>Шкода визначається у натуральних показниках, визначених в облікових документах балансоутримувача (км, од., шт., тощо).</p>		
<p>3. Загальні збитки для підприємств залізничного транспорту загального користування розраховується за формулою:</p> $ЗЗ = ПрЗ + НПрЗ + УВ,$ <p>де: ЗЗ – загальна шкода завдана, млн грн; ПрЗ – прямі збитки, млн грн; НПрЗ – непрямі збитки, млн грн; УВ – упущена вигода, млн грн.</p> <p>4. Прямі збитки – збитки, які понесені підприємствами залізничного транспорту та пов'язані з відшкодуванням відновної вартості об'єктів залізничного транспорту. Прямі збитки розраховуються за формулою:</p> $ПрЗ = ВВнрм + ВВрм,$ <p>де: ВВнрм – відновна вартість нерухомого майна, млн грн; ВВрм – відновна вартість рухомого майна, млн грн.</p>		
<p>5. Відновна вартість нерухомого майна (ВВнрм) розраховується на основі орієнтовної вартості будівництва одного елемента майна помноженої на</p>		

кількість пошкоджених елементів. Розрахунок відновної вартості здійснюється за формулою:

$$ВВ_{нрм} = \text{Вод} \times K,$$

де:

Вод – орієнтовна вартість будівництва одного елемента (1 м², 1 м³, 1 км колії з електрифікацією, 1 км колії без електрифікації, та інше), млн грн;

K – кількість пошкоджених елементів, од.

Можливо використовувати показники вартості, які були використані для розрахунку вартості будівництва об'єктів аналогів. Вартість будівництва об'єкта аналога повинна бути проіндексована на дату фіксації пошкоджень.

Типи нерухомого майна Товариства наведені в Додатку 1 до зазначеної Методики.

6. Відновна вартість рухомого майна розраховується на основі дійсної вартості майна з урахуванням коливань курсу долара США до гривні. Дійсною вартістю майна вважається первинна вартість майна, що базується на даних останньої проведеної оцінки незалежного оцінювача. Розрахунок відновної вартості здійснюється за формулою:

$$ВВ_{рм} = ПВ \times \left(\frac{K_1}{K_2} \right) \times K_{п},$$

де:

ПВ - переоцінена первісна вартість майна станом на дату останньої оцінки, тис. грн;

K₁ – офіційний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України на дату пошкодження / втрати майна;

K₂ - офіційний середньорічний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України;

K_п – коефіцієнт пошкодження для визначення вартості майна, яке фізично можна оглянути, становить від 0 до 0,4 (якщо пошкодження становить менше 40%).

Якщо коефіцієнт пошкодження більше 0,4 – то відновлювальна вартість визначається за вартістю аналога нового об'єкта.

<p>Після завершення воєнного стану сума відновної вартості повинна бути перерахована з урахуванням курсу долара США до гривні, встановленого Національним банком України на дату закінчення воєнного стану.</p>		
<p>7. Непрямі збитки – збитки, які понесені АТ «Укрзалізниця» та пов’язані з додатковими витратами, які виникли в період дії воєнного стану в Україні (відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2022 року № 181 «Питання запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні» та постанови Кабінету Міністрів України від 27 березня 2022 року № 379 «Про особливості здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану») та не були заплановані у Фінансовому плані Товариства на 2022 рік (фінансовий план АТ «Укрзалізниця», затверджений згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 року № 1791-р).</p> <p>До непрямих збитків відносять:</p> <ul style="list-style-type: none"> збитки, які пов’язані з безкоштовною евакуацією населення в межах України та за кордон; збитки, які пов’язані з безкоштовною реєвакуацією населення в межах України та із-за кордону на територію України; збитки від безкоштовного перевезення гуманітарної допомоги; здійснення релокації підприємств України відповідно до переліку вітчизняних підприємств, установ та організацій, які подали заявку для здійснення безоплатного перевезення їх майна, що надається Міністерством економіки України; матеріальна допомога родинам загиблих та поранених співробітників АТ «Укрзалізниця»; безоплатно передані АТ «Укрзалізниця» ТМЦ та виконані роботи, послуги для забезпечення обороноздатності країни. <p>Розрахунок непрямих збитків здійснюється за формулою:</p> $\text{НПрЗ} = \text{З}_{\text{ев}} + \text{З}_{\text{реєв}} + \text{З}_{\text{гум}} + \text{МД} + \text{БП}$		
<p>8. Збитки, які пов’язані з безкоштовною евакуацією населення в межах України та за кордон – збитки, які були понесені АТ «Укрзалізниця» для</p>		

проведення безкоштовної евакуації населення України та громадян інших держав в межах України та за кордон. Цей тип збитків розраховується за формулою:

$$З_{ев} = K_{пас} \times \text{Дальність}_{сер} \times \text{Собівартість}_{пл},$$

де:

$K_{пас}$ – кількість евакуйованих пасажирів, чол.;

$\text{Дальність}_{сер}$ – середня дальність перевезень, км;

$\text{Собівартість}_{пл}$ – планова собівартість, грн на пас/км відповідного періоду перевезень.

9. Збитки, які пов'язані з безкоштовною реевакуацією населення в межах України та із-за кордону – збитки, які були понесені АТ «Укрзалізниця» для проведення безкоштовної реевакуації населення України в межах України та із-за кордону. Цей тип збитків розраховуються за формулою:

$$З_{реев} = K_{пн} \times K_{пас} \times \text{Дальність}_{сер} \times \text{Собівартість}_{пл} \times K_{составів},$$

де:

$K_{пн}$ – визначений відповідним центральним органом виконавчої влади або науковою установою коефіцієнт % населення, що повернеться до України.

$K_{пас}$ – кількість реевакуйованих пасажирів, чол.;

$\text{Дальність}_{сер}$ – середня дальність перевезень, км;

$\text{Собівартість}_{пл}$ – планова собівартість, грн на пас/км відповідного періоду перевезень;

$K_{составів}$ – кількість поїздів (приймається на рівні 2).

10. Збитки від безкоштовного перевезення гуманітарної допомоги – збитки, які були понесені АТ «Укрзалізниця» для безкоштовного перевезення гуманітарної допомоги. Цей тип збитків розраховуються за формулою:

$$З_{гум} = K_{ваг} \times \text{Вант}_{сер} \times \text{Дальність}_{сер} \times \text{Собівартість}_{пл},$$

де:

<p> $K_{\text{ваг}}$ – кількість відправлених вагонів, од; $\text{Вант}_{\text{сер}}$ – середня вантажопідйомність вагону, тон; $\text{Дальність}_{\text{сер}}$ – середня дальність перевезень, км; $\text{Собівартість}_{\text{пл}}$ – планова собівартість, грн тон/км відповідного періоду перевезень. </p> <p> 11. Матеріальна допомога родинам загиблих та поранених співробітників АТ «Укрзалізниця» – збитки від виплати матеріальної допомоги персоналу АТ «Укрзалізниця», який був поранений або загинув у результаті збройної агресії Російської Федерації. (Обсяг виплат затверджується рішенням Правління АТ «Укрзалізниця»). Цей тип збитків розраховуються за формулою: </p> $\text{МД} = (30 \times K_{\text{поранених}}) + (100 \times K_{\text{загиблих}}),$ <p>де:</p> <p> $K_{\text{поранених}}$ – кількість поранених співробітників, чол.; $K_{\text{загиблих}}$ – кількість поранених співробітників, чол. </p>		
<p> 12. Безоплатно передані АТ «Укрзалізниця» ТМЦ та виконані роботи, послуги для забезпечення обороноздатності країни (БП) – збитки, від передачі ТМЦ, виконаних робіт та послуг, які були передані АТ «Укрзалізниця» безкоштовно. Розрахунок проводиться ЦФБ (АС «Фінансова звітність» – Додаток 17 форми 10 Зал, код рядка 87.3). Частина витрат АТ «Укрзалізниця», що була компенсована за рахунок коштів резервного фонду державного бюджету України, після отримання відшкодування має бути повернута до державного бюджету України. </p> <p> 13. Упущена вигода – прибуток, який підприємства залізничного транспорту державної форми власності не отримали внаслідок збройної агресії Російської Федерації порівняно з Фінансовим планом на 2022 рік. Фінансовий план підприємств залізничного транспорту повинен бути затверджений та опублікований до 24 лютого 2022 року. Збитки від упущеної вигоди повинні враховувати: </p>		

<p>1) зменшення надходжень від вантажних перевезень; 2) зменшення надходжень від пасажирських перевезень; 3) економія за змінною частиною збитків (паливо, електроенергія, витрати на матеріали та ремонти рухомого складу та інші витрати, які пов'язані з вантажними та пасажирськими перевезеннями, та залежать від об'ємів цих перевезень).</p>		
<p>VI. Визначення шкоди та збитків щодо втрачених, знищених та пошкоджених об'єктів рухомого майна автомобільного транспорту</p> <p>1. Шкода та збитки щодо втрачених, знищених та пошкоджених об'єктів рухомого майна автомобільного транспорту визначаються власником (балансоутримувачем) самостійно за його рішенням і можуть включати складові відповідно до розділу III цієї Методики та цього розділу.</p> <p>2. Економічна оцінка непрямих збитків щодо втрачених, знищених та пошкоджених об'єктів рухомого майна автомобільного транспорту полягає у визначенні додаткових витрат ресурсів у зв'язку з порушенням принципів оптимальності маршруту (мінімальні втрати часових, паливно-мастильних, людських та інших ресурсів) і визначається за формулою (1):</p> $L = \sum TF_n \times I_n \times t_n \times \Delta r, \quad (1)$ <p>де: L - непрямі збитки від зруйнованих або пошкоджених об'єктів інфраструктури автомобільного транспорту, грн; TF - розрахункова середньорічна добова інтенсивність руху транспортних потоків вантажів та пасажирів, що переміщуються автомобільним транспортом, у розрахунку на одну добу, т/км або осіб/км; I - собівартість перевезень для автомобільного транспорту в розрахунку на одну добу, грн/т або грн/осіб; t - час необхідності використання неоптимального маршруту, діб; Δ r - зміна протяжності від оптимального маршруту до фактичного, км; n - окремий вид транспорту.</p>		
<p>3. Збитки внаслідок руйнування або пошкодження автомобільних доріг та їхніх складових оцінюються за додатковими витратами користувачів доріг</p>		

на об'їзд ділянки дороги, яка може бути виведена з експлуатації з причини руйнування або пошкодження, за період, необхідний для відновлення зручного та безпечного руху на такій ділянці, і включають такі складові: втрати від збільшення кількості рухомого складу та збільшення капіталовкладень в автомобільний транспорт; втрати від збільшення витрат на перевезення вантажів та пасажирів; втрати від збільшення негативного впливу на навколишнє середовище.

4. Втрати від збільшення кількості рухомого складу та збільшення капіталовкладень в автомобільний транспорт визначаються за формулою (A.1):

$$V_{ат} = \Delta K_{в} + \Delta K_{а}, \quad (A.1),$$

де $\Delta K_{в}$ – збільшення капіталовкладень у вантажний транспорт;
 $\Delta K_{а}$ – збільшення капіталовкладень у пасажирський транспорт загального користування (автобусний парк).

1) збільшення кількості вантажних автомобілів для перевезення необхідних обсягів вантажів протягом доби об'їзною ділянкою автомобільної дороги визначається за формулою (A.2):

$$\Delta n_{г} = \frac{N_{доду}^{г} \cdot q_{г}}{t_{н}} \cdot \left(\frac{l_0}{V_{до}^{г}} - \frac{l_1}{V_{після}^{г}} \right) \cdot \left(1 - 0,05 \cdot \frac{l_{сп}}{t_{н}} \right), \quad (A.2),$$

де:

$N_{доду}^{г}$ – розрахункова середньорічна добова інтенсивність руху вантажних автомобілів ділянкою автомобільної дороги, авт./доду;

$q_{г}$ – частка вантажних автомобілів у транспортному потоці;

$t_{н}$ – середня тривалість протягом доби роботи автомобіля в наряді в зоні тяжіння ділянки автомобільної дороги, год;

l_0 – протяжність ділянки дороги з урахуванням об'їзду ділянки, яка зруйнована або пошкоджена, км;

l_1 – протяжність ділянок доріг до руйнування або пошкодження;

$V_{до}^в$ – середня швидкість руху вантажних автомобілів по об'їзній дорозі, км/год;

$V_{після}^в$ – середня швидкість руху вантажних автомобілів на ділянці дороги до її руйнування або пошкодження, км/год;

$l_{ср}$ – середня відстань перевезення вантажів у зоні тяжіння ділянки автомобільної дороги, км;

2) збільшення кількості автобусів, необхідних для перевезення необхідної кількості пасажирів протягом доби об'їзною ділянкою автомобільної дороги визначається за формулою (А.3):

$$\Delta n_a = \frac{N_{доби}^a \cdot q_a}{t_n} \cdot \left(\frac{l}{V_{до}^a} - \frac{l}{V_{після}^a} \right), \quad (A.3),$$

де:

$N_{доби}^a$ – розрахункова середньорічна добова інтенсивність руху автобусів ділянкою автомобільної дороги, авт./добу;

q_a – частка автобусів у транспортному потоці;

t_n – середня тривалість протягом доби роботи автобуса в зоні тяжіння ділянки автомобільної дороги, год;

$V_{до}^a$ – середня швидкість руху автобусів по об'їзній дорозі, км/год;

$V_{після}^a$ – середня швидкість руху автобусів по автомобільній дорозі до її руйнування або пошкодження, км/год;

3) збільшення капіталовкладень в автомобільний транспорт для вантажного транспорту і для автобусів визначається, відповідно, за формулами (А.4 та А.5):

збільшення капіталовкладень у вантажний транспорт, формула (А.4):

$$\Delta K_g = K_g \cdot \Delta N_g, \quad (\text{A.4}),$$

де:

K_g – питомі капіталовкладення в гаражне будівництво в розрахунку на 1 автомобіль і на придбання одного вантажного автомобіля, тис. грн;

збільшення капіталовкладень у пасажирський транспорт загального користування (автобусний парк), формула (A.5):

$$\Delta K_a = K_a \cdot \Delta N_a, \quad (\text{A.5}),$$

де:

K_a – питомі капіталовкладення в гаражне будівництво в розрахунку на 1 автобус і на придбання одного автобуса, тис. грн.

5. Втрати від збільшення витрат на перевезення вантажів та пасажирів

1) збільшення витрат на перевезення вантажів вантажними автомобілями на ділянці автомобільної дороги за умови збільшення відстані перевезень розраховується за формулою (A.6):

$$\Delta B_g = N_{\text{добу}} \cdot q_g \cdot D_g \cdot (S_0^g l_0 - S_1^g l_1), \quad (\text{A.6}),$$

де:

q_g – частка вантажних автомобілів у транспортному потоці;

D_g – кількість днів роботи вантажних автомобілів за рік, днів;

S_0^g – вартість 1 авт. км перевезення вантажними автомобілями по об'їзній дорозі, грн;

S_1^g – вартість 1 авт. км перевезення вантажними автомобілями на ділянці дороги до її руйнування або пошкодження, грн;

2) збільшення витрат на перевезення пасажирів автобусами за маршрутом за рахунок збільшення відстані перевезень розраховується за формулою (A.7):

$$\Delta B_a = N_{\text{добу}} \cdot q_a \cdot D_a \cdot (S_0^a l_0 - S_1^a l_1), \quad (\text{A.7}),$$

де:

q_a – частка автобусів у транспортному потоці;

D_a – кількість днів роботи автобусів за рік, днів;

S_0^a – вартість 1 авто. км перевезення автобусами по об'їзній дорозі, грн;

S_1^a – вартість 1 авто. км перевезення автобусами на ділянці дороги до її руйнування або пошкодження, грн;

3) збільшення витрат на перевезення пасажирів легковими автомобілями за рахунок збільшення відстані перевезень розраховується за формулою (А.8):

$$\Delta B_{\text{л}} = N_t \cdot q_{\text{л}} \cdot D_{\text{л}} \cdot (S_0^{\text{л}} l_0 - S_1^{\text{л}} l_1), \quad (\text{А.8}),$$

де:

$q_{\text{л}}$ – частка легкових автомобілів у транспортному потоці;

$D_{\text{л}}$ – кількість днів роботи легкових автомобілів за рік, днів;

$S_0^{\text{л}}$ – вартість 1 авто. км перевезення легковими автомобілями по об'їзній дорозі, грн;

$S_1^{\text{л}}$ – вартість 1 авто. км перевезення легковими автомобілями на ділянці дороги до її руйнування або пошкодження, грн;

4) збільшення втрат економіки країни через збільшення непродуктивних втрат робочого часу пасажирами автобусів у результаті збільшення відстані перевезення розраховується за формулою (А.9):

$$\Delta B_{\text{на}} = N_t q_a \cdot \frac{l_0}{V_1^a V_0^a} (V_1^a - V_0^a) \cdot B_a \cdot K_{\text{ва}} \cdot C_n \cdot D_a, \quad (\text{А.9}),$$

де:

B_a – середня пасажиромісткість автобуса, осіб;

$K_{\text{ва}}$ – коефіцієнт використання пасажиромісткості автобусів;

C_n – оцінка однієї людино-години вивільненого часу пасажирів у результаті зниження часу транспортного обслуговування: для поїздок;

5) збільшення втрат економіки країни через збільшення непродуктивних втрат робочого часу пасажирів легкових автомобілів у результаті збільшення відстані перевезення розраховуємо за формулою (A.10):

$$\Delta B_{nl} = N_t q_l \cdot \frac{l_0}{V_1^l V_0^l} (V_1^l - V_0^l) \cdot B_l \cdot K_{вл} \cdot C_n \cdot D_l, \quad (A.10),$$

де:

B_l – середня людиномісткість легкового автомобіля, осіб;

$K_{вл}$ – коефіцієнт використання людиномісткості легкових автомобілів;

C_n – оцінка однієї людино-години вивільненого часу пасажирів у результаті зниження часу транспортного обслуговування для поїздок.

6. Втрати від збільшення негативного впливу на навколишнє середовище:

Визначаємо збільшення рівня концентрації оксиду вуглецю (у мг/м³) на висоті 1,5 м над крайкою проїзної частини прямолінійної горизонтальної ділянки автомобільної дороги за формулою (A.11):

$$\Delta Q_{CO} = (7,33 + 0,026 \cdot 0,076 \cdot N_a) \cdot (K_{1до} - K_{1тисля}) \cdot K_2 \cdot K_3, \quad (A.11),$$

де:

$K_{1до}$ – коефіцієнт, яким враховується вплив складу транспортного потоку і його середньої швидкості по об'їзній дорозі;

$K_{1тисля}$ – коефіцієнт, яким враховується вплив складу транспортного потоку і його середньої швидкості на ділянці дороги до її руйнування або пошкодження;

K_2 – коефіцієнт, яким враховується вплив поздовжнього похилу дороги, якщо поздовжній похил i менше 1 % $K_2 = 1,00$, якщо $i = (1-3) \%$ $K_2 = 1,02$, якщо $i = (30-50) \%$ $K_2 = 1,04$, якщо $i = (50-70) \%$ $K_2 = 1,06$);

K_3 – коефіцієнт, яким враховується очікуване зниження токсичності автомобільних викидів завдяки удосконаленню конструкції двигунів і методів їхньої експлуатації ($K_3 = 0,17$).

7. Витрати від збільшення негативного впливу на навколишнє середовище визначаємо за формулою (A.12):

$$\Delta B_{\text{екол}} = \Delta Q_{ij} d_j, \quad (\text{A.12}),$$

де:

ΔQ_{ij} – збільшення річного об'єму викидів автомобілями і-ої речовини на j-й ділянці дороги, кг;

d_j – середня вартість шкоди, якої завдає суспільству 1 кг токсичної речовини, грн.

Загальні річні витрати народного господарства у результаті руйнування або пошкодження автомобільної дороги розраховуються за формулою (A.13):

$$\sum B = \Delta K_{\text{е}} + \Delta K_{\text{а}} + \Delta B_{\text{е}} + \Delta B_{\text{а}} + \Delta B_{\text{л}} + \Delta B_{\text{на}} + \Delta B_{\text{пл}} + \Delta B_{\text{екол}}, \quad (\text{A.13}).$$

Загальний обсяг непрямих збитків від зруйнованих або пошкоджених внаслідок збройної агресії Російської Федерації автомобільної дороги розраховується за формулою (A.14):

$$\sum B_3 = \frac{\sum B}{365} \cdot t_3, \quad (\text{A.14}),$$

де t_3 – період відновлення об'єкта, для якого ймовірна відмова, днів.

VII. Визначення шкоди та збитків, завданих об'єктам авіаційної діяльності

1. Цей розділ встановлює механізм розрахунку визначення шкоди та збитків, які були завдані об'єктам авіаційної діяльності внаслідок збройної агресії Російської Федерації і може бути застосований до всіх об'єктів авіаційної діяльності, які належать суб'єктам авіаційної діяльності України.

2. Методика не поширюється на об'єкти авіаційної діяльності, майно яких станом на 23 лютого 2022 року перебувало на тимчасово окупованій

<p>території та в окремих районах Донецької та Луганської областей (ОРДЛО).</p> <p>3. Загальні збитки для об'єктів авіаційної діяльності розраховуються за формулою:</p> $ЗЗ = \text{ПрЗ} + \text{УВ},$ <p>де: ЗЗ – загальні збитки, грн та дол. США; ПрЗ – прямі збитки, млн грн; УВ – упущена вигода, млн грн.</p>		
<p>4. Прямі збитки – збитки, які понесені суб'єктами авіаційної діяльності та пов'язані з відшкодуванням вартості відновлення рухомого та нерухомого майна такого суб'єкта. Прямі збитки для суб'єктів авіаційної діяльності розраховуються за формулою:</p> $\text{ПрЗ} = \text{ВВ}_{\text{нрм}} + \text{ВВ}_{\text{рм}},$ <p>де: ВВ_{нрм} – відновна вартість нерухомого майна, млн грн; ВВ_{рм} – відновна вартість рухомого майна, млн грн.</p> <p>5. Відновна вартість нерухомого майна (ВВ_{нрм}) розраховується на основі орієнтовної вартості будівництва одного елемента майна помноженої на кількість пошкоджених елементів. Розрахунок відновної вартості здійснюється за формулою:</p> $\text{ВВ}_{\text{нрм}} = \text{Вод} \times \text{К},$ <p>де: Вод – орієнтовна вартість будівництва одного елемента (1 м², 1 м³, та інше). Вартість визначається Державним агентством інфраструктурних проєктів України («Укрінфрапроект») або суб'єктом оціночної діяльності згідно із Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні»; К – кількість пошкоджених елементів, од. Можливо використовувати показники вартості, які були використані для розрахунку вартості будівництва об'єктів аналогів на основі міжнародного</p>		

<p>досвіду. Вони повинні бути приведені до відповідних значень коефіцієнтів на дату розрахунку.</p>		
<p>6. Вартість відновлення заміщення рухомого майна розраховується на основі дійсної вартості майна з урахуванням коливань курсу долара США до гривні. Дійсною вартістю майна вважається первинна вартість майна або, що базується на даних оцінки суб'єктом оціночної діяльності.</p> <p>Розрахунок відновної вартості здійснюється за формулою:</p> $ВВ_{рм} = ПВ \times (K1/K2) \times Kп,$ <p>де:</p> <p>ПВ – переоцінена первісна вартість майна (за наявності) або його балансова вартість за неможливості переоцінки, тис. грн;</p> <p>K1 – офіційний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України на дату пошкодження/ втрати майна;</p> <p>K2 – офіційний середньорічний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України.</p> <p>Для K2 застосовується середньорічний курс НБУ того року, в якому було прийнято об'єкт на баланс.</p> <p>Kп – коефіцієнт пошкодження для визначення вартості майна, яке фізично можна оглянути, становить від 0 до 0,4 (якщо пошкодження становить менше 40%).</p> <p>Якщо коефіцієнт пошкодження більше 0,4, то відновлювальна вартість визначається за вартістю нового об'єкта аналога.</p> <p>7. Упущена вигода – операційний прибуток до вирахування податків та амортизації, який не отримали суб'єкти авіаційної діяльності внаслідок збройної агресії Російської Федерації порівняно з Фінансовим планом суб'єкта авіаційної діяльності, складеним та/або затвердженим до 23 лютого 2022 року.</p>		
<p>VIII Визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів портової інфраструктури, об'єктів портової інфраструктури загального користування, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден морського та внутрішнього водного транспорту</p>		

<p>1. Цей розділ встановлює механізм визначення шкоди та збитків внаслідок руйнації чи пошкодження об'єктів портової інфраструктури, об'єктів портової інфраструктури загального користування, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден морського та внутрішнього водного транспорту, гідротехнічних споруд, причалів внаслідок збройної агресії Російської Федерації.</p> <p>Шкода та збитки визначаються власником (балансоутримувачем) самостійно за його рішенням і можуть включати складові відповідно до розділів II, III цієї Методики та цього розділу.</p> <p>Оцінка шкоди, здійснюється оцінювачем та/або суб'єктом оціночної діяльності шляхом проведення оцінки майна відповідно до вимог Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні».</p>		
<p>2. Відновна вартість рухомого майна розраховується на основі дійсної вартості майна з урахуванням коливань курсу долара США до гривні. Дійсною вартістю майна вважається первинна вартість майна, що базується на даних останньої проведеної оцінки незалежного оцінювача. Розрахунок відновної вартості здійснюється за формулою:</p> $ВВ_{рм} = ПВ \times \left(\frac{K_1}{K_2} \right) \times K_p,$ <p>де:</p> <p>ПВ - переоцінена первісна вартість майна станом на дату останньої оцінки, тис. грн;</p> <p>K_1 – офіційний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України на дату пошкодження / втрати майна;</p> <p>K_2 - офіційний середньорічний курс долара США до гривні, встановлений Національним банком України;</p> <p>K_p – коефіцієнт пошкодження для визначення вартості майна, яке фізично можна оглянути, становить від 0 до 0,4 (якщо пошкодження становить менше 40%).</p> <p>Якщо коефіцієнт пошкодження більше 0,4, то відновлювальна вартість визначається за вартістю аналога нового об'єкта.</p> <p>Після завершення воєнного стану сума відновної вартості повинна бути перерахована з урахуванням курсу долара США до гривні, встановленого Національним банком України на дату закінчення воєнного стану.</p>		

<p>3. Згідно з цим розділом шкода та збитки визначаються за таким алгоритмом:</p> <p>1) звернення до правоохоронних органів:</p> <p>а) усно (телефоном) та/або</p> <p>б) письмово (електронною поштою або шляхом подання заяви про вчинення кримінального правопорушення). Важливо коротко повідомити про дату, час, місце та обставини події, суть пошкодження майна та інших негативних наслідків;</p> <p>2) фіксація стану майна:</p> <p>а) здійснити відео- та/або фотофіксацію майна до та після події – ззовні та зсередини, окремих його частин, обладнання та інших цінних предметів. На початку зйомки корисно зафіксувати обличчя, ПІБ, паспортні дані та адресу місця проживання особи, яка безпосередньо здійснює таку зйомку;</p> <p>б) скласти акт обстеження стану майна у довільній формі. Акт має включати інформацію про: дату та час складання акта; присутніх під час складання акта, у тому числі незалежних осіб (прізвища, імена, по батькові, посади осіб, їхні паспортні дані та адреси місць реєстрації, номери телефонів та інших засобів зв'язку); найменування та ідентифікаційні дані власника (орендаря) майна, що пошкоджено або знищено; найменування, опис та місцезнаходження майна (за можливості рекомендуємо використовувати інформацію, що міститься у державних реєстрах); характер та суть пошкодження або знищення майна; причини пошкодження або знищення майна (за наявності інформації);</p> <p>3) фіксація показань свідків:</p>		
--	--	--

<p>а) скласти перелік свідків події та встановити їхні контактні дані (прізвища, імена, по батькові, адреси місць реєстрації/проживання, номери телефонів та інших засобів зв'язку);</p> <p>б) засвідчити нотаріально заяву свідка, яка повинна містити: прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) свідка; місце проживання (перебування) та місце роботи свідка, поштовий індекс; реєстраційний номер облікової картки платника податків свідка (за наявності) або номер і серію паспорта; номери засобів зв'язку та адреси електронної пошти (за наявності); обставини, про які відомо свідку, джерела обізнаності свідка щодо цих обставин; підтвердження свідка про обізнаність із змістом закону щодо кримінальної відповідальності за надання неправдивих показань та про готовність з'явитися до суду за його викликом для підтвердження своїх свідчень. За відсутності нотаріуса справжність підпису свідка на заяві може посвідчити посадова особа органу місцевого самоврядування (у сільській місцевості) або консульська установа (за кордоном);</p> <p>4) зібрати та забезпечити належне зберігання документів щодо майна, окремих його частин, обладнання та інших цінних предметів, які підтверджують право власності/оренди на майно, його вартість тощо. Будуть важливі як окремі договори купівлі-продажу, видаткові накладні, акти приймання-передачі, так і бухгалтерські документи, зокрема документи щодо інвентаризації;</p> <p>5) з'ясувати інформацію про порушника та осіб, які можуть бути причетні до події. За можливості необхідно зафіксувати їхні прізвища, імена, по батькові, адреси місць реєстрації/проживання, номери телефонів та інших засобів зв'язку, а також здійснити їх фото- та/або відеозйомку.</p>		
<p>4. Для фіксації (документування) фактів знищення/пошкодження об'єктів портової інфраструктури, об'єктів портової інфраструктури загального</p>		

користування, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден морського та внутрішнього водного транспорту слід враховувати, що:

1) документація, що буде підготовлена в межах виконання заходів, направлених на підтвердження фактів знищення/пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури державної/комунальної форми власності (далі – ОТІ), які стали результатом бойових дій, пов'язаних із військовим вторгненням Російської Федерації в Україну (починаючи з 4:00 24 лютого 2022 року), буде використана для компенсації збитків у судовому чи будь-якому іншому порядку. Під ОТІ маються на увазі рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують наземне, водне та повітряне транспортування пасажирів та/або вантажів;

2) заходи, передбачені цим розділом можуть застосуватися за відсутності ризику життю та здоров'ю осіб, відповідальних за встановлення фактів знищення/пошкодження ОТІ;

3) особи, які здійснюють виконання заходів, мають виходити з необхідності доведення фактів щодо: наявності (фізичного існування) ОТІ та його відповідного (належного) стану до початку бойових дій; знищення/пошкодження ОТІ; причинно-наслідкового зв'язку між знищенням/пошкодженням ОТІ та бойовими діями, пов'язаними із військовим вторгненням Російської Федерації в Україну;

4) перелік заходів має рекомендаційний характер та не є вичерпним. У разі неможливості виконання, пропонується вжити будь-які інші заходи, направлені на доведення вищенаведених фактів, що можуть бути використані у якості доказів у відповідних процедурах для компенсації збитків;

5) зберігання всіх документів, вказаних у цьому розділі, за можливості, здійснюється в паперовій та електронній формі одночасно. Для підготовки електронних копій рекомендується використання відповідних застосунків

<p>для смартфонів. У разі неможливості – допускається звичайне фотографування документів.</p>		
<p>5. З метою фіксації факту знищення/пошкодження ОТІ необхідно:</p> <p>1) вжити організаційних заходів, зокрема: визначити осіб, відповідальних за фіксацію, збір та зберігання інформації щодо фактів знищення/пошкодження ОТІ (наказ установи/підприємства); створити на підприємствах комісії, уповноважені на складання дефектних актів (у разі відсутності); забезпечити належне зберігання оригіналів документів, які посвідчують речові права на ОТІ та їхній технічний стан (див. підпункт "д" п. 2 нижче), зробити їхні електронні копії (у разі можливості);</p> <p>2) вжити заходів щодо забезпечення підготовки документів, які підтверджують факт та обсяг знищення/пошкодження ОТІ (вживаються у разі виявлення знищення/пошкодження ОТІ), зокрема: викликати слідчо-оперативну групу Національної поліції України, надати пояснення правоохоронцям та зробити фотокопію протоколу опитування та огляду місця події; викликати працівників Державної служби з надзвичайних ситуацій для усунення наслідків знищення/пошкодження ОТІ та складання відповідного акта (в разі пожежі, аварійного стану), отримати його копію; зробити детальну фото- та/або відеофіксацію місця події, вказавши адресу або дані геолокації, дату та орієнтовний час знищення/пошкодження ОТІ; у разі неможливості викликати слідчо-оперативну групу або працівників Державної служби з надзвичайних ситуацій, скласти детальні письмові та/або відеопояснення очевидців руйнувань/обстрілу/підриву тощо (за підписом очевидців із зазначенням їхніх паспортних та контактних даних); зібрати пакет документів (оригінали та копії), які посвідчують речові права на ОТІ та їхній технічний стан до виникнення факту знищення/пошкодження, зокрема: правовстановлюючі документи на ОТІ та земельні ділянки, на яких вони розташовані (свідоцтва про право власності, державні акти на право постійного користування земельними ділянками, витяги з Державного реєстру речових прав, договори купівлі-продажу тощо);</p>		

<p>технічні паспорти (для об'єктів нерухомості), паспорти та інші документи про технічний стан об'єктів (для рухомого майна); зафіксувати комісією, уповноваженою на складання дефектних актів, факт знищення/пошкодження ОТІ шляхом: огляду місця події та ОТІ; складання дефектного акту; зберегти статті, фото та відео ЗМІ щодо фактів руйнувань/обстрілу/підриву в друкованому та/або електронному форматі (в разі наявності).</p>		
<p>б. План заходів щодо відновлення інфраструктури морських портів:</p> <p>1) здійснення візуального огляду всіх будівель та споруд філії комісією, яка складається з фахівців філії за відповідним напрямком під головуванням заступника начальника філії з розвитку портової інфраструктури: гідротехнічних споруд – із залученням фахівців ВГ та ІС, енергогосподарства, організації роботи портів, ремонтної дільниці (за наявності); будівель та споруд адміністративного та виробничого призначення – із залученням фахівців ВГ та ІС, енергогосподарства, охорони праці, ремонтної дільниці (за наявності); інженерних мереж – із залученням фахівців енергогосподарства, ремонтної дільниці (за наявності); автомобільних та залізничних колій, рейкових кранових шляхів – із залученням фахівців ВГ та ІС, ремонтної дільниці (за наявності);</p> <p>2) на підставі проведеного візуального огляду за кожним інвентарним номером основного засобу визначити ступінь руйнувань: відсутні; незначні; наявні руйнування, але не порушено загальну несучу здатність споруди (основні конструктивні елементи не зачеплені); наявні значні руйнування, порушено загальну несучу здатність споруди – потребує капітального ремонту (відновлення конструктивних елементів та несучої здатності у межах паспортних характеристик);</p>		

об'єкт зруйновано – потребує повного відновлення або реконструкції та орієнтовно визначити вид відновлювальних робіт:

поточний ремонт власними силами (силами ремонтної дільниці філії);
капітальний ремонт (відновлення окремих конструктивних елементів) власними силами (силами ремонтної дільниці філії);
капітальний ремонт із залученням підрядної організації;
реконструкція або повне відновлення споруди із залученням підрядної організації.

Окремо за інженерними мережами визначити перелік термінових видів та обсягів робіт для відновлення енергозабезпечення всіх об'єктів філії.

3) за об'єктами, за якими визначено можливість виконання відновлювальних робіт власними силами (ремонтною дільницею) – визначити перелік товарів та матеріалів для їхньої закупівлі;

4) за об'єктами, за якими визначено можливість виконання поточного та/або капітального ремонту підрядною організацією без розробки проєктної документації – скласти дефектні акти за кожним інвентарним номером основного засобу.

Застосовувати норму абз. 2 пункту 8.4 ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проєктної документації на будівництво», а саме:

«В окремих обґрунтованих випадках при виконанні будівельних робіт з капітального ремонту, пов'язаних виключно з поліпшенням експлуатаційних показників, введених в експлуатацію в установленому порядку об'єктів будівництва, допускається розроблення лише дефектного акта, у якому визначаються фізичні обсяги робіт та умови їх виконання, а також складається кошторисна документація»;

5) за об'єктами, які потребують повного відновлення або реконструкції, забезпечити складання технічного завдання на проєктування з проведенням детального обстеження;

б) забезпечити підготовку тендерної документації на закупівлю товарів, робіт та послуг за спрощеною процедурою, керуючись нормами чинного законодавства;

<p>7) за об'єктами, які не можуть бути відновлені, забезпечити підготовку документів до їх списання за процедурою, розробленою Міністерством інфраструктури України відповідно до таких випадків;</p> <p>8) усі заходи розповсюджуються на державні стивідорні компанії, якщо вони є власниками об'єктів інфраструктури, наведеної у цьому розділі. Крім того, потребують позачергового огляду, складання відповідних актів та розроблення заходів щодо подальшого відновлення у відповідності до галузевих нормативних документів: підйомно-транспортне устаткування (згідно з КНД 31.4.002-96 "Правила технічної експлуатації ПТУ морських портів); інше устаткування, задіяне у виробничому процесі (станки, компресори, генератори, трансформатори, прилади і т. і.); автомобільний транспорт; судна портового флоту;</p> <p>9) зазначені вище дії, передбачені пунктом 5, обов'язково здійснюються також портовими операторами, які входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Після проведення аналізу стану об'єктів портові оператори спільно з відповідними філіями АМПУ визначаються з послідовністю відновлювальних робіт з урахуванням кон'юнктури вантажів та портових споруд, потенційним економічним попитом та реальною необхідністю потреб держави у післявоєнний період. Роботи з відновлення портової інфраструктури розпочинаються після затвердження (погодження) Міністерством інфраструктури України.</p>		
<p>7. Щодо укладених договорів з надання послуг, придбання товарів та робіт:</p> <p>1) здійснити аналіз усіх чинних договорів з надання послуг та виконання робіт; 2) визначити нагальну потребу у виконанні договорів, за якими не розпочато надання послуг/виконання робіт.</p>		

<p>У разі відсутності такої потреби, припинити дію або розірвати такий договір, керуючись положеннями форс-мажору.</p> <p>У разі нагальної потреби у такому договорі, вжити заходів щодо його виконання та укладання додаткових угод (у разі необхідності) (зміна термінів виконання/строків дії/вартості/умов виконання/тощо);</p> <p>3) за договорами, за якими розпочато надання послуг/виконання робіт, забезпечити приймання виконаних робіт/наданих послуг за відповідними актами станом на 23 лютого 2022 року або на останній день роботи підприємства.</p> <p>Визначити потребу у подальшому виконанні такого договору.</p> <p>У разі відсутності такої потреби, припинити дію або розірвати такий договір, керуючись положеннями форс-мажору, з фактичною сплатою за отримані послуги/виконані роботи станом на 23 лютого 2022 року або на останній день роботи підприємства;</p> <p>4) здійснити аналіз річного плану закупівель та розподільчої відомості з визначенням наступних категорій: термінові нагальні закупівлі; закупівлі, здійснення яких є обов'язковим (без яких неможливо здійснювати діяльність підприємства у поточній ситуації); закупівлі, які можуть бути відтерміновані, але є обов'язковими; закупівлі, які можуть бути скасовані/перенесені.</p>		
<p>IX Визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж</p>		
<p>1. Шкода та збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж, у тому числі об'єктів незавершеного будівництва, визначаються щодо об'єктів, передбачених Законом України «Про електронні комунікації».</p>	<p><i>Додати:</i></p> <p>... а також:</p> <ul style="list-style-type: none"> - додаткових витрат, пов'язаних із забезпеченням стійкості мережі; - втрат, пов'язаних з неможливістю користуватися частотним ресурсом на 	<p>П.1 протирічить пп. 4 та 11 цього розділу Методики, які визначають збитки значно ширше.</p>

	<p>тимчасово окупованій території на час окупації та відновлення роботи;</p> <ul style="list-style-type: none"> - недоотриманих прибутків операторів електронних комунікацій внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури; - складів операторів електронних комунікацій, включно з обладнанням та матеріалами що на них зберігалися; - магазинів операторів електронних комунікацій, включно з товарами, обладнанням та матеріалами, що на них зберігалися; - об'єктів постачальників, партнерів, та підрядників, які забезпечують функціонування та відновлення мережі операторів електронних комунікацій; <p>Надалі ця Методика визначає "шкоду, завдану інфраструктурі електронних комунікаційних мереж" відповідно до переліку, наданому у п.1."</p>	<p>Визначення «інфраструктури електронних комунікаційних мереж» відповідно до Закону України «Про електронні комунікації» суттєво звужує дію Методики.</p>
<p><i>відсутній</i></p>	<p>Шкода та збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж, визначається шляхом інвентаризації основних засобів та товарно-матеріальних цінностей в місцях їх збереження та експлуатації для обстеження та виявлення зруйнованих/пошкоджених об'єктів внаслідок військової агресії російської федерації проти України.</p> <p>Підставою для проведення інвентаризації є Наказ компанії. Склад</p>	<p>На початку Методики варто описати основний принцип / алгоритм визначення шкоди та збитків, а вже потім писати, які доступні додаткові методи оцінки. Наводимо нашу пропозицію,</p>

	<p>інвентаризаційної комісії визначає Наказ компанії.</p> <p>Результатом інвентаризації є інвентаризаційний опис основних засобів, де вказується стан технічних засобів електронних комунікацій, споруд електронних комунікацій, їхніх елементів та інших основних засобів компанії: візуально цілий, візуально пошкоджений, зруйнований. Додатковими підтверджуючими доказами можуть бути фотографії з місця перевірки технічних засобів електронних комунікацій і споруд електронних комунікацій та їхніх елементів.</p> <p>У випадку, якщо неможливо ідентифікувати або отримати доступ до фіксації, технічні засоби електронних комунікацій, споруди електронних комунікацій, їхні елементи та інші основні засоби компанії вважаються повністю зруйнованими. В такому випадку перелік втраченого обладнання визначається за даними бухгалтерського обліку.</p> <p>На основі даних інвентаризаційних описів або даних бухгалтерського обліку співробітники компанії, які є експертами в своїй сфері діяльності, визначають перелік обладнання, робіт та послуг, необхідних для забезпечення покриття території України мережею, не</p>	<p>надану Мінцифри у травні 2022 р.</p>
--	--	---

	<p>гірше, ніж попередня, а також усіх супутніх процесів, пов'язаних з реалізацією послуг.</p> <p>На основі даних співробітників компанії про об'єми відновлення мережі визначається вартість шкоди та збитків по закупівельній вартості на поточну дату в доларах США.</p>	
<p>2. Для визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи їхніх складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), може бути проведено оцінку майна та майнових прав згідно із Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», положеннями (національними стандартами) оцінки майна та з урахуванням Загальних засад оцінки збитків, завданих майну та майновим правам внаслідок збройної агресії Російської Федерації, затверджених Фондом державного майна України.</p>		
<p>3. Шкода, завдана внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж, полягає у відхиленні якісних (механічних, фізико-хімічних, естетичних характеристик) та/або кількісних показників експлуатаційної придатності інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) від вимог проєктної документації та/або будівельних норм, нормативних документів, що виключає або зменшує відповідність її технічного стану та раніше затверджених техніко-економічних показників основним вимогам до будівель і споруд згідно із законодавством України, та визначається у натуральних показниках (зокрема км, пог. м, од., шт. тощо).</p>		

<p>4. Збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікацій, полягають у втратах її власника, у витратах, які здійснено або має бути здійснено власником для її відновлення (реальні збитки), а також у доходах, які власник міг би реально одержати, якби не відбулося такої руйнації чи пошкодження (упущена вигода), що визначаються в умовних одиницях (функціональна валюта) – доларах США, отриманий результат оцінки підлягає конвертації в національну валюту за поточним курсом НБУ на дату оцінки.</p>	<p>... отриманий результат оцінки підлягає конвертації в національну валюту за поточним курсом НБУ на дату виплати компенсації.</p>	<p>Між датою оцінки і датою виплати компенсації може пройти значний час, і важко передбачити, яким тоді буде курс долара США до національної валюти. Тому пропонуємо закріпити в доларах США.</p> <p>Також, цей пункт є прийнятним лише за умови розширення визначення терміну "інфраструктура електронних комунікацій" (див. п.1), інакше треба розширювати перелік збитків і тут.</p>
<p>5. З метою надання висновку з питань щодо визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), що є або будуть предметом судового розгляду, може бути проведено судову експертизу з підстав, визначених статтею 7¹ Закону України «Про судову експертизу».</p>		

<p>6. До визначення шкоди та збитків, завданих внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), може бути залучено на договірних засадах інженера-консультанта.</p>		
<p>7. Шкода, завдана внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових визначається за результатами їхнього огляду/обстеження, проведеного відповідно до статті 39² Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку проведення обстеження, прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії Російської Федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 473, а також Методики обстеження будівель і споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, затвердженої Міністерством розвитку громад та територій України, з урахуванням вимог Порядку визначення відновної вартості об'єкта благоустрою, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15 червня 2006 року № 826.</p>	<p><i>видалити</i></p>	<p>Чому йде прив'язка до законодавства про будівництво, яке не застосовне до інфраструктури ЕК?</p> <p>Пропонуємо цей пункт видалити, натомість зафіксувати підхід, описаний у новому п.2</p>
<p>8. Під час визначення шкоди, завданої внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) рекомендується використовувати:</p> <p>1) ГБН В.2.2-34620942-002:2015 Лінійно-кабельні споруди телекомунікацій. Проектування;</p> <p>2) ГБН В.2.3-34620942-001:2013 Проектування телекомунікацій. Лінійно-апаратні цехи;</p> <p>3) НПАОП 40.1-1.32-01 Правила будови електроустановок. Електрообладнання спеціальних установок;</p>	<p><i>Додати:</i></p> <p>...</p> <p>Шкода, до якої не застосовні вказані норми, визначається за методикою оператора та / або третіх осіб, залучених до проведення оцінки.</p>	

<p>4) ДСТУ Б В.2.6-200:2014 Конструкції металеві будівельні. Вимоги до монтажу;</p> <p>5) ДБН В.2.6-98:2009 Конструкції будинків і споруд. Бетонні та залізобетонні конструкції. Основні положення;</p> <p>6) ВСН 600-81 Інструкція з монтажу споруд і пристроїв зв'язку, радіомовлення і телебачення;</p> <p>7) ПУЕ:2017 Правила улаштування електроустановок;</p> <p>8) ДБН В.2.6-198:2014 Сталеві конструкції. Норми проектування.</p>		
<p>9. Шкода та збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) визначаються фізичними або юридичними особами, які є їхніми власниками.</p> <p>10. Збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) державної та комунальної форми власності, визначаються суб'єктом господарювання, на балансі якого перебуває інфраструктура електронних комунікаційних мереж чи її складова (у тому числі об'єкт незавершеного будівництва), за погодженням з уповноваженим органом управління відповідним об'єктом державної власності.</p>		
<p>11. Збитки, завдані внаслідок пошкодження, руйнації чи знищення інфраструктури електронних комунікацій чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), можуть включати: втрати або витрати власника:</p>	<p>... передбачені відповідно до цієї Методики для визначення шкоди та збитків та за цінами відповідних договорів;</p> <p><i>Додати:</i></p>	<p>Враховані додаткові витрати операторів внаслідок руйнувань.</p>

<p>зумовлені знищенням, руйнацією або пошкодженням інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) на дату настання відповідної події;</p> <p>на виконання ремонтно-будівельних робіт, які виконано або має бути виконано власником для відновлення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва);</p> <p>передбачені відповідно до цієї Методики для визначення шкоди та збитків, або за цінами відповідних договорів;</p> <p>на розроблення та впровадження заходів щодо влаштування тимчасових мереж електронних комунікацій на період відновлення ділянки інфраструктури електронних комунікаційних мереж за укрупненими показниками вартості робіт;</p> <p>на проведення судової експертизи, у разі її здійснення на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>на оплату послуг суб'єкта оціночної діяльності, у разі проведення оцінки майна чи майнових прав на замовлення власника, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>на оплату робіт з демонтажу будівель і споруд або їхніх частин, виконаних відповідно до Порядку виконання робіт з демонтажу об'єктів, пошкоджених або зруйнованих внаслідок надзвичайних ситуацій, воєнних або терористичних актів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2022 року № 474, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>на послуги інженера-консультанта, у разі його залучення, визначені за ціною відповідного договору;</p> <p>у зв'язку з необхідністю використання альтернативних шляхів живлення обладнання у разі відсутності електроенергії;</p> <p>у зв'язку з необхідністю оренди додаткових складів в безпечних регіонах України та збільшення інших логістичних витрат;</p> <p>у зв'язку з необхідністю забезпечення додаткового захисту співробітників, які виконують роботи в небезпечних умовах тощо;</p> <p>упущена вигода:</p> <p>доходи власника від оплати договорів щодо використання інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва);</p>	<ul style="list-style-type: none"> - фактичну або ймовірну вартість відновлення інфраструктури для забезпечення покриття території України мережею, не гірше, ніж попередня, а також усіх супутніх процесів, пов'язаних з реалізацією послуг. - додаткові витрати, пов'язані із забезпеченням стійкості мережі; - втрати, пов'язані з неможливістю користуватися частотним ресурсом на тимчасово окупованій території на час окупації та відновлення роботи; - на відновлення або заміну складів операторів електронних комунікацій, зокрема, відновлення чи заміну обладнання та матеріалів, що на них зберігалися; - на відновлення магазинів операторів електронних комунікацій, зокрема, відновлення чи заміну товарів, обладнання та матеріалів, що у них зберігалися; - витрати, пов'язані зі збитками постачальників, партнерів, та підрядників, які забезпечують функціонування та відновлення мережі операторів електронних комунікацій; 	<p>Крім того, відновлення інфраструктури ЕК полягатиме не лише у фізичній заміні обладнання чи відбудові об'єктів, а також навряд чи буде відтворювати 1 в 1 інфраструктуру, яка існувала до 24.02.22. Тому пропонуємо за основу брати саме вартість відновлення мережі."</p>
--	---	---

<p>доходи власника від оплати договорів щодо надання електронних комунікаційних послуг; доходи власника від втрати абонентів, яким надавались електронні комунікаційні послуги.</p>		
<p>12. У залежності від рівня пошкоджень обладнання процедури щодо фіксації збитків можуть відрізнятись. Інфраструктура електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва), придатна для використання (або така, що не потребує значних зусиль щодо ремонту), не потребуватиме проведення процедур, передбачених Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», положеннями (національними стандартами) оцінки майна та з урахуванням методик, затверджених Фондом державного майна України, а ділянки електронних комунікаційних мереж чи її складових знищені повністю або частково потребуватимуть.</p>	<p><i>Потребує уточнення.</i></p>	<p>Не зрозуміле формулювання "не потребує значних зусиль щодо ремонту".</p> <p>Пропонуємо натомість визначати "придатне / не придатне для відновлення"</p>
<p>13. Механізмом визначення збитків для власників інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) різних категорій може відрізнятись. З цією метою доцільним буде категоризувати окремі підходи для різних операторів електронних комунікацій:</p> <p>Національні компанії, оператори електронних комунікацій, які надають електронні комунікаційні послуги громадянам України на всій її території. Оцінювання збитків для таких компаній буде відбуватись за результатами аудиту згідно з нормами Методики визначення шкоди та збитків; середні, що надають електронні комунікаційні послуги в кількох областях; малі, що надають електронні комунікаційні послуги в межах області.</p> <p>Орієнтовна процедура фіксації збитків для середніх та малих компаній може розраховуватись через проект з відновлення/реконструкції мереж або через середню абонплату 1 абонента під час оцінки активу компанії за формулою:</p> $ЗБ = CA \times 24 \times Ka,$ <p>де: ЗБ – орієнтовна вартість завданих збитків;</p>	<p>Національні компанії, оператори електронних комунікацій які надають електронні комунікаційні послуги громадянам України на всій її території. Оцінювання збитків для таких компаній буде відбуватись на підставі розрахунків компаній, підтверджених:</p> <p>для вже відновленою інфраструктури або такої, що знаходиться в процесі відновлення:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) актами виконаних робіт з відновлення; 2) замовленням на придбання обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення; 3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент відновлення; 	<p>Категорично проти обов'язкового залучення аудиторів, оскільки:</p> <p>- оцінка і аудит - це різні види робіт; аудитори можуть бути неготові надати навіть суто документальне підтвердження розрахунків; - це суттєво ускладнить, уповільнить та</p>

<p>Ка – кількість абонентів згідно з офіційною звітністю до НКЕК; СА – середня абонплата 1 абонента.</p>	<p>для інфраструктури, де була проведена інвентаризація, але ще не розпочався процес відновлення: 1) актом інвентаризації, складеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника; 2) переліком обладнання, робіт та послуг, необхідних для відновлення, визначеним на підставі огляду фахівцями компанії-власника; 3) вартістю відновлення, підтвердженою чинними договорами на момент складання акту інвентаризації;</p> <p>для інфраструктури, до якої відсутній доступ: на підставі оцінки фахівцями компанії-власника ймовірної вартості повного відновлення інфраструктури.</p>	<p>удорожчить процес.</p> <p>Крім того, в Методиці мають бути чітко визначені вимоги для такого аудиту.</p>
<p>14. Роботи з термінового відновлення інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) здійснюються власником на власний розсуд. У разі необхідності отримання відшкодування за такі мережі власник інформує Міністерство цифрової трансформації України до початку проведення робіт. Визначення збитків для власників інфраструктури електронних комунікаційних мереж чи її складових (у тому числі об'єктів незавершеного будівництва) у такому випадку здійснюється на підставі проєкту з відновлення/реконструкції мереж.</p>	<p><i>Видалити, натомість використовувати підхід, описаний вище в пп. 2, 13 тощо</i></p>	<p>Національні оператори відновлюють інфраструктуру у найкоротші можливі терміни для забезпечення стратегічної потреби держави у зв'язку. П.14 фактично визначає, що кошти, вже витрачені на відновлення мережі до</p>

		<p>прийняття цього документу, не підлягають будь-якій компенсації.</p> <p>Натомість, менших операторів цей пункт демотивує проводити будь-які роботи з відновлення до прийняття Методики та визначення порядку інформування про роботи з відновлення.</p>
<p>Додаток 1 до Методики</p> <p>Типи нерухомого майна та рухомого майна</p> <p>Нерухоме майно: Будівлі; споруди; споруди ЦП; залізничні колії; передавальні пристрої ЦЕ; передавальні пристрої ЦШ.</p> <p>Рухоме майно: Моторовагонний склад УЗШК; моторовагонний склад; локомотиви;</p>		

<p>інше обладнання; автотранспортні засоби; вантажні вагони; спеціальний рухомий склад; пасажирські вагони; обчислювальна техніка; обладнання ЦЕ; інструменти; інші основні засоби; незавершені КІ; тварини; багаторічні насадження; нематеріальні активи.</p>		