|  |  |
| --- | --- |
| **№ 20 - \_\_\_**  **\_\_ січня 2020 року** | **Міністру інфраструктури України**  **Криклію В.А.**  **Копія:**  **Голові правління АТ «Укрзалізниця»**  **Кравцову Є.П.**  **В.о. Голови ДП «Адміністрація морських портів України»**  **Райвісу Вецкагансу** |

|  |  |
| --- | --- |
| *Щодо проекту Закону України «Про Національну комісію,*  *що здійснює державне регулювання у сфері транспорту»* |  |

***Шановний Владиславу Артуровичу!***

Від імені Ради директорів Американської торгівельної палати в Україні та компаній-членів (далі – Палата) засвідчуємо Вам свою глибоку повагу та звертаємося з наступним.

19 грудня 2010 року проект Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (далі – проект Закону) опубліковано для громадського обговорення на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

Експерти компаній-членів Палати ретельно ознайомились зі змістом проекту Закону та зазначають, що підтримують ініціативу по створенню Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (далі – Регулятор). Одночасно, експерти компаній-членів Палати зазначають, що деякі положення проекту Закону викликають зауваження та потребують доопрацювання.

Зокрема, мова йде про такі положення проекту Закону:

1. Пунктами 1) та 2) частини 1 статті 5 проекту Закону запропоновано передбачити право Регулятора встановлювати тарифи (збори, плату) та здійснювати державне регулювання послуг, що надаються суб’єктами природних монополій у сфері транспорту та суб’єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках.

Крім того, частиною 1 статті 16 проекту Закону, передбачається право Регулятора здійснювати державний нагляд (контроль) за дотриманням тарифів на послуги, що надаються суб’єктам господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках. Такий нагляд (контроль) здійснюється шляхом проведення перевірок, надання обов’язкових приписів, застосування стягнень.

Запропоноване в статті 1 проекту Закону визначення поняття «послуги суб’єкта господарювання, що провадить діяльність на суміжних ринках», передбачає, що такими послугами є, зокрема, перевезення вантажів та пов’язані з цим роботи і послуги.

Таким чином, проект Закону фактично передбачає право Регулятора встановлювати тарифи на послуги суб’єктів господарювання (не лише державних суб’єктів природних монополій, але й приватних осіб), які необхідні для організації перевезень вантажів – зокрема, послуги з перевалки вантажів. Більше того, можливе тлумачення вказаних норм таким чином, що державному регулюванню підлягають навіть і послуги з експедирування.

Але це суперечить чинному нормативному регулюванню. Зокрема – вимогам статті 21 Закону України «Про морські порти України», в якій прямо передбачено, що державному регулюванню Регулятором підлягають лише тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб’єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів. А тарифи на інші послуги є вільними та визначаються договором між відповідним суб’єктом господарювання та замовником послуг.

Більше того, до 2013 року тарифи на послуги з перевалки вантажів в портах підлягали державному регулюванню та були встановлені спеціальним актом Міністерства інфраструктури. Але скасування такого державного регулювання було одним з позитивних елементів портової реформи, реалізованої відповідно до Закону «Про морські порти України». Плата ж за послуги з експедирування взагалі ніколи не регулювалася примусово та була і залишається вільною.

Експерти компаній-членів Палати наголошують, що повернення до державного регулювання тарифів на послуги приватних компаній, які виконують перевалочні роботи щодо вантажів, було б регресивним кроком назад, який нівелює значення та досягнення реформування портової галузі. Крім того, це прямо суперечить чинному нормативному регулюванню.

У зв’язку з цим, експерти компаній-членів Палати вважають, що зазначені норми проекту Закону виходять за межі повноважень Регулятора. Їх необхідно видалити з проекту Закону, обмеживши сферу компетенції Регулятора лише встановленням тарифів (частина 1 статті 5 проекту Закону) та проведенням заходів нагляду (контролю) (стаття 16 проекту Закону) лише щодо послуг, які надаються суб’єктами природних монополій у сфері транспорту.

2. Пунктом 2) частини 1 статті 5 проекту Закону передбачено повноваження Регулятора щодо затвердження інвестиційних програм оператора інфраструктури.

При цьому, термінологія проекту Закону може викликати плутанину, оскільки поняття не узгоджені між собою.

Так, термін «оператор інфраструктури» визначений в проекті Закону як суб’єкт господарювання, що створює, утримує та експлуатує інфраструктуру та надає послуги з доступу до неї.

При цьому, Проект не містить визначення терміну «інфраструктура». Є лише поняття «інфраструктура залізничного транспорту загального користування стратегічного значення», яке за текстом Проекту означено як «стратегічна інфраструктура».

У зв’язку з цим, термін «інфраструктура» у визначенні «оператор інфраструктури» може мати дуже широке тлумачення. Фактично, до нього підпадають будь-які виробничі чи невиробничі засоби, які експлуатуються широким колом суб’єктів (в тому числі приватними компаніями – портовими операторами).

Такі положення проекту Закону дають підстави вважати, що будь-які інвестиційні інфраструктурні програми та проекти (в тому числі приватні) підлягають узгодженню з Регулятором. Але це не співвідноситься з метою створення та діяльності Регулятора (державне регулювання тарифів на певні послуги) і не може входити в його компетенцію.

За оцінкою експертів компаній-членів Палати, сумнів викликає доцільність наділення Регулятора функціями погодження інвестпрограм будь-яких суб’єктів (в тому числі і суб’єктів-монополістів). Адже сьогодні питання розгляду і затвердження інвестиційних програм та проектів суб’єктів монополії (зокрема, державних підприємств), регулюються цілим рядом нормативних актів, які передбачають процедури, що і так є достатньо забюрократизованими.

Так, якщо це спільні інвестпроекти держави та приватних інвесторів, то застосовуються положення Закону України «Про державно-приватне партнерство», які передбачають великий та складний ланцюг узгоджень. Якщо це інвестиційні проекти суб’єктів природних монополій, то діє законодавство про погодження і затвердження проектів, які реалізуються із залученням коштів державних підприємств тощо.

При цьому, проектом Закону пропонується додати до і без того складних та численних узгоджувальних процедур, ще й погодження з Регулятором. Це йде в розріз з декларуванням влади про спрощення та дерегуляцію ведення господарської діяльності в Україні та додатково ускладнює погоджувальні процедури новими вимогами.

Враховуючи вищевикладене, звертаємося до Вас, шановний Владиславе Артуровичу, усунути плутанину та запобігання множинному тлумаченню норм проекту Закону, доопрацювавши та узгодивши між собою визначення та термінологію в проекті Закону. Просимо врахувати представлені зауваження та пропозиції при обговоренні та підготовці остаточної редакції проекту Закону.

У разі виникнення питань щодо положень даного листа, просимо Вас визначити відповідальну особу, яка зможе зв’язатися з нами за номером 490-58-00 та за електронною адресою [llevitska@chamber.ua](mailto:llevitska@chamber.ua), контактна особа – Лідія Левіцька, менеджер Палати з питань стратегічного розвитку (інфраструктура).

**З найкращими побажаннями,**

**Президент**  **Андрій Гундер**