

СТЕНОГРАМА

Засідання Комітету з питань транспорту
від 14 січня 2015 року

Веде засідання Голова комітету ДУБНЕВИЧ Я.В.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, що прийшли до нас на комітет. Я не знав до останньої секунди чи ви будете, тому що як до голови комітету як члени комітету задьоргали вас по своїх кабінетах.

Інформую, що ведеться стенограма засідання, тому велике прохання представлятися перед виступами, також прохання натискати на мікрофон перед виступом.

Запропонований порядок денний вам розданий. Нажаль, є зміни до запропонованого порядку денного. Тому проголосуємо його за основу, а тоді вже зміни, які є доповнення проведемо і проголосуємо в цілому.

Хто за прийняття порядку денного за основу, прошу голосувати.

Утримались? Проти?

Оголошую, що в зв'язку з відсутністю по поважних причинах секретаря комітету, проведення підрахунків прошу першого заступника Васюника Ігоря Васильовича.

Щодо питання першого порядку денного, питання 5 порядку денного. Проект Закону номер... Про доповнення Кримінального кодексу статті 286, закон народного депутата України Яценко, він знятий з розгляду, тому виключається також з нашого порядку денного розгляду.

А також законопроект 1549, який сьогодні в сесійній раді не був ухвалений навіть за основу, виключається з розгляду порядку денного. Хоча ми ...

Володимир Юрійович, ми в порядку денному, зараз будуть питання які ми спільно обговоримо і в тому числі на дальшу роботу між міністерством та комітетом.

А також по моїй інформації подані листи від народного депутата Міщенко, що він сьогодні не може бути присутнім на засіданні комітету, це питання номер 2 порядку денного, законопроект (1037), тому є пропозиція його перенести на наступне пленарне засідання... на наступне засідання комітету, коли буде присутній автор.

Також нема присутніх авторів по питанню 3-му, це народні депутати Левченко, Осуховський. І Левченко написав звернення до комітету, щоб без його присутності не розглядати цей законопроект. Переноситься на наступне засідання комітету.

Питання четверте, законопроект (1179), народного депутата Фаєрмака, не має присутнього його. Написав, що не може бути присутнім, тому переноситься на наступне засідання комітету.

Також є пропозиція, є присутні в нас перший заступник Міністра Шульмейстер Володимир Юрійович, включити в порядок денний питання щодо обговорення співпраці і проведення спільних нарад, і регулярність їх проведення між комітетом та Міністерством інфраструктури. Тому пропозиція включити таке питання в порядок денний.

Хто за такий порядок денний? За затвердження його в цілому з доповненнями та виключеннями, прошу голосувати.

Хто – "за"? Утримався? Проти? Дякую. Рішення прийнято одноголосно.

Значить, розглядається питання... законопроект... проект Закону номер 1398, де є авторами народні депутати Пономарьов та Шаповалов.

Хочу надати слово пану Пономарьову. Будь ласка. Члену нашого комітету. Будь ласка.

ПОНОМАРЬОВ О.С. Речь идет о законопроекте 1398 о внесении изменений... Если коротко, чтобы не забивать сейчас полным зачитыванием. Речь идет о том, чтобы снабдить "скорые помощи" красным проблесковым маячком. В силу того, что они на сегодня снабжены только синим, и достаточно часто мы сталкиваемся с тем, что "скорая помощь", особенно в заторах, особенно, когда трафик автомобильный сложный, ее просто игнорируют водители. Стоит "скорая помощь", стоит моргает, сигналист, они на нее просто не реагируют.

Поскольку по нашим правилам красно-синие маячки требуют незамедлительного либо прижатия к обочине, речь идет о том, чтобы дать им возможность более беспрепятственного выезда или, скажем, доезда до точки, где им нужна экстренная помощь.

У нас на сегодня, если коротко, у нас на сегодня количество автомобилей экстренной медицинской помощи около 4 тысяч единиц. Из них около 60 процентов – устаревшие. Частично из них оборудовано вот этими, как их называть, колпачками проблесковыми. Это где-то больше 60 процентов. Часть из них уже оборудована полноценными системами. Если ставить второй колпачок, это сейчас я уже сразу перехожу в техническую сторону вопроса. Это где-то около 400 гривен. Если полнокомплектная система, та где-то до 4 тысяч гривен. По сути дела речь идет именно об этом. Прошу поддержать.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є запитання?

Так, Ігорє Миколайовичу. Тільки включіть, будь ласка, мікрофон, бо іде аудіозапис.

ПОБЕР І.М. А кто производит эти системы? Это украинского производства или это импортные?

Нету единого системопроизводителя. Я так понимаю, ну, этот вопрос еще требует немножко доработки. Пока такого централизованного поставщика,

который бы сейчас одновременно мог бы всех снабдить. Тем более нету единых конструкций на всех скорых помощах. Пока вопрос ставится сугубо на законодательном уровне.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є ще запитання? Слухаю, Миколайович, будь ласка.

_____. А мы можем, все-таки это 4 тысячи гривен. И можно представить, какой начнется сейчас крик на фоне безденежья, которое у нас сейчас есть. Зарубежом все раздвигаются, пропускают эту машину. За километр, за два увидят, и все имеют просто совсем другой подход к этому. Может мы как то по-другому ужесточим ответственность за то, что не уступают дорогу хамы, о которых вы говорите.

Внести изменения в правила дорожного движения, в ответственность водителей за то, что они не уступили ... Две тысячи гривен штрафа, там я не знаю. Это предложение.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Сергію.

ЄВТУШОК С.М. Сергій Євтушок. А скажіть, будь ласка, ви як аргумент зараз наводите, що в заторах може такий червоний маячок дати можливість проїхати. Я жодним чином не розумію як це так, що це пробка має десь, яось розійтись, чи ще щось подібне? От як? Мені здається, достатньо синього маячка плюс сирена, і всі розуміють, що це їде швидко і їй потрібно проїхати. Але, коли стоїть пробка, проїхати фізично навіть, хай там які будуть маячки, це просто неможливо.

_____. Вы знаете, я думаю, что вот любой здесь из присутствующих, ну, если, я надеюсь не впрямую, но хотя бы опосредовано сталкивался с таким эпизодом, что скорая помощь не смогла вовремя оказать человеку помощь. Ну, я имею в виду не обязательно близким родственникам, а как минимум хотя бы кому то из знакомых. Красно-синий маячок позволяет выходить где-то и на встречную полосу, если такая позволяет дорожная ситуация. Но мы сейчас говорим не о физическом заторе, когда, действительно, машина физически не может двигаться. Мы говорим о том, что сами водители синие проблесковые маячки довольно откровенно игнорируют. Много всякого рода охранных агентств, которые ездят с ними, много всякого рода, ну, скажем, технических машин, которые ездят с подобными вещами. На них уже просто перестают реагировать.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я хочу надати слово голові підкомітету – Ігорю Анатолійовичу Діденку. Ви засідали, розглядали на підкомітеті, будь ласка.

ДІДЕНКО І.А. Да, на підкомітеті ми розглянули це питання і воно не сприяє безпеці руху, тому що поява красного маячку прирівнюється до статусу автомобіля Державтоінспекції. На сьогодні будуть вводити водіїв в оману, тому що всі звикли, що на красний маячок потрібно зупинитися і прийняти вправо і зліва, і на зустрічній полосі. Таким чином ми будемо провокувати ситуації, коли автомобіль, який побачить машину з красним і синім маячком, повинен зупинитись. Це не вирішить питання.

Я також пропоную або в штрафх більше, або зробити, як цивілізованих країнах, то ще в Києві ми були ініціаторами цього. Наприклад, полоса на Троєщину, да. Коли весь транспорт їде в трьох полосах, а от полоса на Троєщину має громадський транспорт і там безпосередньо може проїжджати "Швидка", проїжджати і всі будуть мати можливість їй вивільнити полосу. Так що я пропоную або його на доопрацювання, або все-таки відхилити і рекомендувати збільшити, наприклад, штрафи за те, що ігнорується синій

ліхтарик. Тому що за цим, мабуть, потім і "Пожежна" скаже, що нам потрібно поставити другу систему оповіщення руху. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Що скажете, пане автор?

_____. По большому счету, я согласен с большинством здесь предложений. Действительно, возможно есть решения более мягкие, как или ваш вариант решения, или другие. Я сейчас просто обозначил, что есть проблемы, которые надо каким-то образом реализовывать.

Понятно, красные маячки – это самый простой маршрут, самый короткий, возможно, не самый разумный. Трудно менять психологию водителей. Вот вы сейчас привели пример зарубежной культуры, ну, вы же по щелчку ее же не сделаете, к сожалению. Давайте любые другие предложения. А смысл сводится к тому, что эту проблему каким-то образом желательно сдвинуть с места.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну ви погоджуєтеся, щоб ми прийняли рішення, щоб ви відкликали на доопрацювання і потім ми, на наступному комітеті, якби подасте ще раз і розглянемо цей законопроект.

_____. Да, конечно, конечно, конечно принимается.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Слухаю, так.

(Не чути)

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тобто секретаріат при наступному поступленні законопроект по авторством пана Пономарьова відразу, щоб ми направили

звернення до Державтоінспекції щодо їхнього бачення встановлення і всі, щоб зібрати всі висновки, щоб ми вже більш детально розглянули.

Поступила пропозиція, щоб цей законопроект направити на доопрацювання. Хто за таку пропозицію, будь ласка. Проти? Утримався? Дякую, рішення прийнято одногolosно.

Питання, яке раніше було номер 6, а тепер воно в нас законопроект 1393 співавтором якого я, як Дубневич Ярослав Валильович, а також і Васюник Ігор Васильович. Законопроект, в законопроекті 1393 пропонується термін, збільшити термін перебування транзитного автотранспорту на території нашої держави. Зараз по Податковому кодексі є норма, що 10 днів перебування транзитного автотранспорту, а якщо в одному, на одному митному переході, то не більше 5-ти днів. Це призводить, по-перше, до величезних пробок на митних переходах, а друге, найболючіше, до величезної корупції, тому що люди, на жаль, зараз у нас, особливо в прикордонних областях, не мають можливості, при тих величезних акцизах, при тих величезних митах, які діють зараз в нашій державі, не мають можливості купити достойний автомобіль за нормальну ціну. І купляючи автомобіль... І, особливо, працюючи, у зв'язку з тим, що не мають місця праці в нашій державі, їздять на роботу в Польщу, Словаччину, країни європейської спільноти і весь час пересікаючи, перебувають у величезних чергах і стикаються з величезним корупційним хамством, яке проходить на наших кордонах. Тому є пропозиція. Суть цього законопроекту, щоби збільшити термін з 10 днів до 30.

Я хочу надати слово Ігорю Миколайовичу Шкірі як куратору. А також підкомітет розглядав питання. Тому що були певні..., якщо є застереження, щоби їх озвучити до цього законопроекту.

ШКІРЯ І.М. Да. Ну, уважаемые коллеги, вчера на подкомитете я сказал о том, что председатель, глава подкомитета Алексей Белый у нас находится на больничном, поэтому я вник в суть этого вопроса и мы вчера с коллегами приняли такое решение, оно было, инициатива была поддержана. Чтобы не

вносить путаницу в вопрос автомобильного транспорта, потому что автомобильный транспорт есть легковой, есть грузовой, есть украинские, есть иностранные автомобили, но для того, чтобы действительно помочь нашим гражданам ездить на пристойных автомобилях, как сказал глава, значит, предлагается внести следующую правку. Чтобы было конкретно указано, что это автомобиль является... "Для легкового автомобильного транспорту, власником якого є фізичні особи". Чтобы действительно не было никаких разночтений, что предприниматели и иностранные граждане могут пользоваться этим правом. Для украинцев, которые имеют автомобили с иностранной регистрацией. И коллеги, которые присутствовали на подкомитете, пришли к выводу, что нужно поддержать этот законопроект. Я обращаюсь к вам поддержать.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тобто конкретніше, якщо співавтори внесуть цю...

_____. Если авторы доработают эту правку, чтобы мы предоставили им возможность больше не выносить этот вопрос, и сразу считать это решение принятым. Я думаю, что это для нас вполне возможно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Прийняти за основу та в цілому з поправкою.

Хто за таке? Є ще запитання, будь ласка.

_____. Скажіть, будь ласка, 25 діб написано в документі.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це другий законопроект альтернативний. Там є ще альтернативний, ми зараз перейдемо. Основний законопроект 1393. А 1393-1 це зареєстрував Головка народний депутат, ну, як альтернативний, зменшивши термін там до 25 днів. Ми зараз говоримо про законопроект 1393, який є

основним. Відповідно, якщо ми приймаємо таке рішення, то і доля альтернативних так само іде, вже визначається. Але альтернативність його в тому, що побачили, знають які запити в суспільстві, і зменшили на кілька днів зменшили. Ну, це така відносна альтернативність, скопійована альтернативність.

Ви почули, шановні члени комітету, ви почули пропозицію, яку озвучив Ігор Миколайович Шкіря. Прошу підтримати.

Хто – "за"? Так.

_____. Для всіх громадян, які проїжджають через кордон України, але тільки ... для українців.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Для українців.

_____. А, якщо, наприклад, іноземець заїде на машині, так.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Там зовсім інші правила. Це стосується українців, яке найболючіше питання це прикордонних областей. Стосується українців, які працюють, які купилитранспорт, і, які є часто пересікають кордон, і щоби мали можливість.

_____. Я ще одну поправку, да.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так.

ШКІРЯ І.М. Игорь Шкиря еще раз. Нужно понимать, что таможенные органы однозначно будут против принятия такого законопроекта. Потому что автопроизводители и автодилеры пролоббировали максимально жесткие условия для того, чтобы украинцы не могли покупать автомобили по пристойной для себя цене. Поэтому, таким образом мы пойдем людям навстречу и дадим возможность им пользоваться...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, ми ж працюємо для людей, для українського народу, а не для автодилерів. Слухаю вас.

_____. У мене до Ігоря запитання єсть.

Скажіть, будь ласка, от ви, можливо, пам'ятаєте, чи може ви, пане голово, була ж редакція інша, напевно, пару скликань тому?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це в минулому скликанні... *(Загальна дискусія)*

_____. Які там терміни були?

_____. Таможня... И с автомобильным лобби отметили все предложения, которые...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я можу скорегувати. Значить, ми, коли цей законопроект перереєстрований був, він був ще зареєстрований в минулому скликанні, коли я як співавтор був ще в сьомому скликанні. Було кілька законопроектів, які... Був законопроект, що 90 днів зробити. Потім були там і 45 днів. І ми вибрали, разом із співавторами, вибрали саме 30 днів, тому що, ну, 90 – це забагато, ми справді маємо розуміти. І спілкуючись, проводячи

консультації з автодилерами, з великими автодилерами українськими, які при, ну, знайшли ту середину, певну середину, що 30 днів не є тим завеликими терміном, що додає можливість, там, ухилятися від купівлі, там, і їздити постійно на такому транспорті. Це ця міра, якщо ми повністю законодавство своє приведемо до нормативної бази європейської спільноти, а ми повинні до того дійти. Ну, не може так, щоб Україна, на сьогоднішній день одна з найбільш бідніших держав Європи, і мала найбільші мита і найбільші ціни були на автомобілі, бо ми "прикриваємо", даємо можливість розвиватися українським виробникам. Ну, ну давайте щиро дивитися в очі, ну, український виробник на сьогодні певний монополіст, який постійно це лобіював і не давав можливості зменшувати, можливості, щоби доступу, по нормальних цінах, доступних автомобілів на Україну. Ми повинні це змінювати.

Є одна з пропозицій – програма мінімуму, є ще законопроекти зареєстровані щодо зменшення акцизів і мит, є інші законопроекти зареєстровані, але на сьогодні з тим важким наповненням державного бюджету. Прийдуть вони до нас на комітет, будемо розглядати.

Слухаю, ще запитання. Слухаю, пане Миколо.

КАДИКАЛО М.О. Це не запитання, це твердження. Дійсно, це питання воно десь стосується виключно тих прикордонних територій, що є на Заході України. Бо десь використовуються чи польські машини, чи словацькі. І це однозначно є на сьогоднішній день таким вагомим внеском для бюджетів тих людей, які якраз використовують ці автомобілі, працюючи за кордоном. Я думаю, що жодного ризику ні для яких мит, ні для якої митної служби чи податкової воно не несе. Я думаю, що це не є така велика кількість автомобілів, щоби там цей... Тому, дійсно, це треба підтримати, бо воно є надзвичайно актуальне і потрібне для...

ГОЛОВУЮЧИЙ. "Ризик" там є тільки один (в лапках), що зменшується можливість корупційних дій. Є величезний для них, чому вони так на цьому настоюють.

Хто за підтримку даного законопроекту з поправками, які озвучив? Проти? Утрималися? Дякую. Рішення прийнято одногolosно.

Зараз ми повертаємося до питання порядку денного. Так ми основні питання ми прийшли.

Значить, питання щодо... Володимире Юрійовичу, я попрошу, у нас зараз на порядку денному є питання, яке ми включили в порядок денний, щодо співпраці, обговорення питання співпраці напрацювань з міністерством регулярних зустрічей. І одне з наріжних каменів, ми знаємо із засобів масової інформації, що Міністерство інфраструктури почало проводити відкриті конкурси, які долучаються агентству на керівників державних підприємств "Укрзалізниці", Борисполя та аеропортів "Бориспіль" та аеропортів "Львів".

Ми хочемо обговорити зараз питання щодо, щоб і почути вашу думку, також прийняти рішення комітету, щоб звернутися до Міністерства, щоб кандидати, які вийшли на фінішну пряму, після проведення їхніх обговорення з фірмами, які проводять відбір, щоб заслухати їх на Комітеті транспорту, як профільному комітеті, щоб побачити рівень їхньої підготовки не тільки в інвестиційному банкінгу, не тільки в залученні коштів з фінансових структур, а рівень їх технічної, технічного підготовки і технічних знань. Це "Укрзалізниця", це основа основ транспортної галузі в Україні. Два величезних аеропорти "Бориспіль" – це центральний аеропорт нашої держави, місто Львів – це західні ворота нашої держави, це моє рідне місто. Тому ваші бачення, як ви відреагуєте на таку нашу пропозицію?

_____. Да, спасибо большое за приглашение, за предоставленную возможность здесь выступить.

Мы тут были 24 декабря и министр сказал, что Министерство будет проводить открытую политику и приветствует поддержку, и сотрудничество с профильным комитетом. За это время, которое у нас 3 недели прошло, мы действительно осознали, что кадровые проблемы существуют в отрасли и пошли опять-таки по максимальной открытости, по поиску кандидатов, через те каналы, которые вы тоже видите. В нашей ситуации открытость – это наше оружие и любые возможности сотрудничества с профильными подкомитетами максимально приветствуется.

Если позволите, расскажу о процедуре, которую мы собираемся внедрять и которая на сегодня проходит обкатку в Министерстве инфраструктуры, которая является пионером в применении этой технологии по поиску людей.

Первое, что мы делаем, это вот то, что мы сделали, сейчас вы видите в Интернете выложено, это поиск кандидатов. На сегодняшний день у нас порядка 150 человек, даже больше, которые подались на "Укрзалізницю". После этого будет проведен первый отбор, который делают эксперты по подбору персонала.

Как вы знаете, на этой неделе у нас была презентация результатов анализов в Борисполе. С персоналом была очень большая эмоциональная встреча, которая шла 2,5 часа, на которой мы показали сотрудникам суть проблем в аэропорту и необходимость изменений в менеджменте. И сотрудники Борисполя нас действительно поддержали в этом и приветствовали то, что мы делаем.

После того, как... И почему я про Борисполь. Бориспольский профсоюз, сотрудники Борисполя, попросили, чтобы от аэропорта то, что мы взяли человека, который смог бы от их имени посмотреть на кандидатов, которые у нас будут в следующем туре. На следующей неделе мы получим от хедхантеров первых кандидатов. Я думаю, что их будет порядка 20.

Сегодня утром у меня была встреча с ними, они готовят нам на понедельник этот короткий список. Всех этих 20 кандидатов мы просмотрим, и представители профильного комитета приглашаются вместе с нами это все

посмотреть. Почему я так долго рассказываю про Борисполь, потому что сотрудник Борисполя, который был единогласно выбран на этом собрании, а присутствовало порядка, я думаю, человек тысяча, по крайней мере у меня такое было ощущение, то есть было людей больше, чем сегодня в Верховном Совете. Он приехал в министерство, посмотрел список предварительных кандидатов, которые мы уже получили, и он был поражен. Из 10 имен, которые там были в списке, он пять знает. То есть это люди из отрасли, это люди с огромным опытом, и это простой сотрудник, который в Борисполе всю жизнь проработал. Я к тому, что мы не ищем космонавтов на отрасль "Укрзалізниці", и мы не ищем подводников на отрасль "Авиа". Мы однозначно, я понял намек про "Инвестбенкинг", спасибо.

Риск присутствует, безусловно. Отделаем любого теоретика кунг-фу. Я знаю.

_____. *(Не чути)*

_____. Вы запомнили, я понял. Согласен.

Поэтому, если можно получить соответствующие фамилии по профильным подкомитетам, я всех обещаю пригласить на обзор списка и на высказывания ваших мнений.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Володимире Юрійовичу, ми не любіємо ні одного кандидата. Ми не будемо складати список прізвищ, які ми рекомендуємо. Ми хочемо йти від обратного. Коли вийдуть фіналісти, от ви говорите, там 20, ви все рівно в кінцевому результаті зійдете до 5.

Ми хочемо просто, щоб на засіданні комітету, щоб запросити спільно разом з вами, щоб кандидатів там послушали. У нас є достойні професіонали по галузях.

_____. По технологии не договорил. После того, как... У нас 20 есть. Мы отбираем, как вы говорите, 5. После этого идея какая – пригласить специалистов из отрасли, пригласить представителя от вас. Будет министр. Идея даже сделать это максимально публично вплоть до телевидение. Чтобы публично задавались вопросы по программе, публично людям задавались конкретные вопросы, на основании чего, собственно, и будет приниматься решение. Это касается особенно тех должностей, которые, от которых зависит очень много. К примеру, руководитель.....

ГОЛОВУЮЧИЙ. Більш публічного, чим засідання Комітету транспорту спільного з Міністерством інфраструктури спеціалістами. Я думаю, що колеги мене підтримають і народні депутати. Ми не можемо більш публічності зробити. Тому ми пропонуємо, що це зробити. Давайте спільно разом зробимо. Це дуже ... Це важливо для того, щоби в подальшому напрацювання, подальші напрацювання і законодавчої бази, і регуляторної бази, це важливо, щоби кандидати справді були достойними. У нас нема часу перебирати і випробувати галузі.

Ігор Васильович, будь ласка.

_____. Пане Володимире, скажіть, будь ласка, бо в Інтернеті є різна інформація. А як відбиралися, за якими принципами оці кадрові агенції, які проводять, власне, цей кадровий відбір? На якій основі, за якими принципами з ними підписувались якісь угоди, скільки це коштує міністерству?

_____. Спасибо за вопрос. Выбирались на основании работы экспертных групп, которые специализируются на подборе персонала. С этими агентствами есть устные договоренности, и они делают это на добровольных началах. Это никому ничего не стоит. Мы с них взяли честное слово, что они не

будут ставить нигде торговую марку по поводу того, что это их ноу-хау. Это действительно патриоты, которым интересно помочь нам в подборе.

_____. (Не чути)

_____. Нет.

_____. Нет страны или нет корпорации?

_____. Нет корпорации. Корпорациям нет, да.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ігор Миколайович, слухаю.

_____. Я спиной сижу.

_____. Я вас чую, да.

ГОЛОВУЮЧИЙ. На майбутнє я дам доручення секретаріату. Шановна голова секретаріату і секретаріат, як приходить міністр чи перший заступник, будь ласка, щоби сидів разом з нами.

Ви дозволяйте, щоб ми вас запросили?

_____. Мне голосовать запретили, но я "за".

_____., значит, у меня несколько вопросов. Вы присутствовали на той прошлой встрече, когда приходил министр, да?

_____. Да, 24 я здесь же сидел.

_____. Вы помните, обсуждали различные отрасли транспорта, и дошли до автомобильного, у нас закончилось время. И договорились, что с министром отдельно встретимся и эту тему обсудим хотя бы предварительно, помните, да?

_____. Уже не помню, честно говоря.

_____. А не помните, я вам напоминаю. Да, я специально не уехал никуда на праздники, чтоб не говорили, что депутаты – бездельники, на Новый год отдыхают. И третьего числа начал министра искать. Третьего числа, ни второго, ни первого, третьего. Мне сказали, что он до двенадцатого в отпуске. Ну, в отпуске, значит, проблем других в стране нет. Я начал искать его двенадцатого, вышел на Каву. А он предупредил о том, что он трубки не берет, я написал смс-ку, ну, подстраховался через Каву. Он пообещал меня состыковать с министром, организовать встречу. Прошло два дня. Никакого ни звонка, ни ответа, ни привет. Я просто вам уже как первому заместителю передаю это публично о том, что ну нужно же контактировать, вот.

Следующий вопрос. Вот вы сказали, что можно и нужно обсуждать кандидатуры публично. Я хочу вам напомнить, что полгода назад, вы, наверное, ну, вас тогда там еще не было и министр был другой, так вот, были попытки публичного обсуждения кандидатов, например, Укртрансинспекции. Из этого сделали шоу, позвали там десятки, сотни людей, крикунов. Покричали, покричали и выбрали коррупционеров, которые были, те же, которые были до

этого, либо другие. Поэтому, ну, чтобы публичность была, я согласен с председателем, что мы и есть самая лучшая публичность, потому что мы избраны народом. То есть, привлекайте нас к этой работе, мы с удовольствием будем в ней участвовать.

И последний вопрос. Я бы хотел вот еще о чем сказать. Ездил ваш коллега Омелян, да, с нами в выездное заседание в Краматорск. К стати, к стати, это уже для всех коллег, обладминистрация всех благодарит, об этом знает глава, и сказали, что после нашего приезда резко активизировались движения по железной дороге. То есть, мы не зря с вами съездили, не зря потратили целый день. Так вот, обсуждался вопрос по поводу Донецкой железной дороги, ее будущего, что с ней делать. Есть попытки разорвать ее на две подконтрольные территории: одну – в Харьков, одну – в Днепропетровск. И было предложение с тем, чтобы просто из Донецка просто перенести центр управления в один из других городов (Славянск, Красный Лиман, ну, либо другой какой-то там город). Мы обсуждали эту тему и все вместе приняли решение рекомендовать министерству и "Укрзалізниці" перенести руководство в Красный Лиман либо в другой город. В этот же день или на следующий, как-будто нам на зло, принимается решение и оперативное управление передаются половина в Харьков, половина в Днепропетровск. Вот хотелось бы, чтоб вы, может я много вопросов задал, но я думаю...

_____. Я их запомнил, их было 3.

_____. Да, спасибо.

_____. Спасибо вам. По первому вопросу министра не было с 1-го по 5-е, что Вячеслав был на работе у меня лично был выходной день один, 1-е число, все остальные дни мы работаем с утра до ночи. Я свой телефон

господину ... передал, по нему можна всегда набирать, если я не беру – я перезваниваю и смс-ки отвечаю.

Я сегодня устрою телемост ваш с министром, если у меня будет ваш номер телефона. Спасибо.

Второй вопрос был...

_____. *(Не чути)*

_____. По железной дороге...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я уточню. Значить, на виїзному засіданні ми прийняли рішення комітету і направили до вас також звернення про те, щоб постанова, яка була прийнята, указ Президента вийшов, рішення РНБО, постанова уряду про перенесення управління всіх державних підприємств з території занятої ЛНР-ом, ДНР-ом, ну терористами і в тому числі Донецька залізниця мала бути терміново перенесена ще в серпні місяці, управління Донецької залізниці, в Красний Лиман. Ми приїхали в кінець грудня - нічого, на той момент, зроблено не було. Попри те вже готувалося постанова уряду, ми знали про це і була інформація про розділення Донецької дороги, і передання не тільки оперативного управління, я наголошую, не тільки оперативного управління частиною Донецької дороги, яка знаходиться зараз на українській території, а передання майнових комплексів Донецької дороги частину Придніпровської розі, частину Південній дорозі. Без оцінки, бо не важливо, ну як оцінити всі....,

без переліку, без інвентаризації рухомого складу, тому що зараз в районі Дебальцевського ...

Володимир Юрійович, я просто такі тонкості...

...в районі Дебальцевського вузла, по інформації, яку надав присутній тоді виконуючий обов'язки начальника Донецької дороги Романенко,

знаходиться 3800 вагонів в районі Дебальцевського вузла, по офіційним даним тільки 800-900 вагонів, ви розумієте, тисячі вагонів рухомого складу загрузених вугіллям в основному, бо це на піввагони. Мало того 98 відсотків цих вагонів, а їх близько 10 тисяч по інформації "Укрзалізниці", не по всій зоні, 98 відсотків це вагони державного підприємства Укрзалізниці, а не приватні вагони, знаходяться на окупованій території, на території прифронтовій, не проінвентаризовані. І зараз прийнято рішення проте, щоб розділити і передати майнові комплекси. Ну, це призведе до ...

Там вже до нас поступає в комітет інформація, що "Укрзалізниця" приймала рішення щодо списання вагонів і передання на порізку, на металолом, підставляючи фотошопом, коли фотографії, ми зараз ці документи зберемо і передамо вам, і в міністерство і в органи, контролюючі органи, що підставлялися номери фотошопом і просто під фотографії поламаних вагонів і масово робили це, якщо ця інформація ми обов'язково вам передамо. Просто зі своєї сторони також перевірте, бо мародерство на державних підприємствах не повинно бути присутнім.

Я звертаю вашу увагу, що Донецька залізниця - це був локомотив всіх транспортних перевозок, номер один по транспортних перевозках в "Укрзалізниці". Це основна залізниця була і зараз просто так розділяти? Я розумію хотіння Придніпровської залізниці отримати частину Донецької в частині Маріуполя і цієї частини, розумію Південну залізницю, що їм також хочеться, але це не по державницькі. Треба... Це не правильно.

_____. *(Не чути)*

_____. Ну от бачите, от вже є...

_____. *(Не чути)*

_____. Я вибачаюсь, що я некоректно, можливо, сказав про це.

_____.как провести вообще, как там.....

_____. Можливо... Вибачаюсь, Віктор.

(Загальна дискусія)

_____. Ну це, це розрив от всіх, от...

_____.Вы абсолютно не правы.

_____. Ну скажіть, будь ласка, Віктор Миколайович, в принципі можливість оперативного управління можна було просто передати, щоби диспетчера Південної дороги і...

_____. *(Не чути)*

_____. І воно зав'язано, і працюють, і не потрібно було передавати.

_____. А так сьогодні... ими же управлять надо этими людьми, этими всеми предприятиями.

_____. Так им некуда переехать.

(Загальна дискусія)

_____. А не надо никуда переезжать!

_____. Приехал з ДНРа первый раз за полгода, показался, первый раз.

(Загальна дискусія)

_____. З донецького переїхав в Краматорськ.

_____. Вы знаете, я доложил где я был когда..... поэтому...

(Загальна дискусія)

_____. Ну я не хочу спорить, я ж, как говорится, я ж в ваши автомобили не лезу. Понимаете? Я вам говорю, как...

_____. Секундочку.

_____. Ні, ну хвилиночку, ви що за те, щоби в Донецьку лишилося?

_____. Я вам просто говорю, что.....

_____. Что это за разговоры, автомобили.

_____. Да нормальный разговор, я вам просто говорю...

_____. Да перестаньте вы.

_____. Ні, ну, ви не праві.

_____.железную дорогу довели до того, что уже...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Чому не перенесли в Красный Лиман?

_____. Ну почему вы считаете, что сегодня не правильное решение принято? Что взяли сегодня присоединили половину туда... Почему вы говорите, что кто-то принял непрофессиональное.....

ГОЛОВУЮЧИЙ. А я вам говорю свою думку, перше. Перше. І вже підтверджується фактами, що ріжуть, ріжуть подвижний состав на металолом.

_____. А кому, а кому решать? Исполняющему обязанности начальника железной дороги? Он решает.

_____. решение постановления Кабинета Министров есть о передаче. Как вы говорите? Как это?

_____.кто командует сегодня железной дорогой? Главк или кто? И.....

_____. Да подождите, есть постановление Кабинета Министров.

_____. Да перестаньте вы! Я спросил у первого заместителя...

_____. Ну спросите у первого заместителя, как передали?.....

_____. А вы начали кричать здесь.....

_____.я уже молчу. Я вам серьёзно говорю. Я вам свое мнение высказал.

_____. Ну, пожалуйста, тогда тактичней.

_____. Давайте градус понизимо...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. Ну, Володимир Юрійович, ви бачите, що навіть на комітеті є різні думки, і питання є в одному – це збереження державного майна, це найголовніше питання.

Друге питання. Звісно поїхали, спільними зусиллями провели виїзне засідання. Честь і хвала, що підключилось міністерство і знялось величезна кількість дзвінків від підприємств, які отримували не справні вагони, масово отримували. Що подача... подавали їм відомості, що подача вагонів по 200, по 300 вагонів, тоді йшла відбраковка і не було паралельно, не озвучувалося скільки подано вагонів і скільки відгружено. Ну от йшла просто бутафорія, паперова бутафорія, більше половини вагонів відбраковувалось.

Ми говоримо про те, що піднімалось питання, що залізничники, представники залізниці беруть взятки за те, що подають справні вагони.

І це піднімали, ми не говоримо, не члени уряду, нажаль, у вас не було можливості, Віктор Миколайович, бути присутнім на виїзному засіданні, але ви би почули людей саме фахівців, представників великих підприємств таких як "Артемсіль", таких як, інших підприємств, вугільних шахт, де подається ... В цей час коли величезна проблема з енергетикою, з забезпеченням вугілля, подається по паперах, що подаються 250-300 вагонів, а вони змушені відбраковувати, 150-200 вагонів відбраковувати. Я вже не говорю проте, що подача тих вагонів і заборка - це кошти, це дизель, це робота, це напруження. Там величезна проблема є в всій структурі залізниці.

_____. Проблема з "Укрзалізницею" действительно большая, мы с ней столкнулись еще в декабре и продолжаем сталкиваться ежедневно. На прошлой неделе мы занимались вывозом угля из порта "Южный", куда неожиданно пришел корабль, необходима была разгрузка и мы организовали 40 вагонов в день дополнительных, потому что порт "Южный", в принципе, планировал сделать.

"Артемсоль" вчера у меня были тоже с тем же вопросом об отсутствии вагонов, и тоже мы решали вопрос о том, чтобы им давать 200 вагонов в неделю на вывоз ...

_____. ручняк він добрий на день, два, розумієте.

_____. К сожалению до тех пор пока у нас нет управленца, хозяйственника на этом предприятии, к сожалению будет вот так. Именно поэтому этот вопрос приоритетный, мы занимаемся им ежедневно.

_____. Ще одне. Звертаю вашу увагу, раз ми вже звернулись до "Укрзалізниці" після надії, що в швидкому часі буде достойний керівник призначений на Укрзалізницю, величезна проблема з Одеською дорогою, з керівництвом Одеської дороги. В частині, оте, що ні з того ні з сього виносяться конвенції, що затримуються цілі ешелони.

_____. У нас есть подозрения, что это саботаж, ну, это мое личное такое ощущение. Мы занимались в декабре, я лично занимался чуть ли не каждый день, дело в том, что несмотря на то, что по нашей информации топливо для заправки было, там 1-2 дня, но тем не менее останавливались поезда и мы на Николаев организовывали доставку спецдоставку топлива, чтобы это все ехало.

И мы разгружали поезда, имели обратную связь там от николаевских операторов грузоотправителей. То есть, ну, занимались ежедневно этим. Это все проблема того, что в Укрзалізниці у нас, к сожалению, ну, отсутствие на сегодня стратегического управления.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Там є питання також з доставкою палива. Це, напевно, тільки тих от кілька півроку ноу-хау, що паливо відгружається на Укрзалізницю з одної, з одного місця – з відгрузки біля Києва. Завжди Укрзалізниця постачалася, була..., східні дороги отримували поближче, бо тому що транспортне плече менше. Воно збільшує, там палива і так на сьогоднішній,

коли гривня, пішла велика інфляція, і так величезні кошти коштує, а ще додаються транспортні витрати. Воно золоте стає для залізниці. Ніколи залізниця, ніколи державне підприємство не стане нормально рентабельним, коли не буде господарський підхід в цьому питанні.

_____. Абсолютно согласен.

_____. Программа не будет работать на менеджеров Укрзалізниці и на частные компании, пока она не станет государственным предприятием с нормальным менеджментом и управлением.

_____. Искренне приглашаю вас на осмотр кандидатов на эту позицию.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви бачите, от ми сьогодні зустрілися, скільки багато ми можемо пообговорювати питань.

_____. Я готов сюда приходит на каждый комитет.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Володимир Юрійович... Саме тому у нас є, піднялося питання, перше, щодо кандидатів, щоби фіналістів заслухати на комітеті, їхню..., всіх визначених фіналістів кандидатів перед призначенням.

І наступне також питання щодо регулярних нарад спільних з міністерством. Це може бути не тільки у форматі засідання комітету, це може бути і наради, спільні наради, з міністром, з заступниками міністра в форматі міністерства, колегій. Ми готові працювати спільно, разом.

_____. Это наше упущение. На самом деле, мы проводим регулярные встречи с экспертами рынка по каждому направлению. Вчера у нас была встреча по морю с экспертами. Сегодня нас увидите в Интернете наверняка. Была огромная встреча по реке, нашей одной из стратегических направлений, которое мы видим перед собой по воде – это развитие речного транспорта, которое сейчас у нас вообще в тупике находится. Мы обязательно, я вот, мы записали этот вопрос. Я буду приглашать соответствующих руководителей подгрупп вот на эти совещания.

ГОЛОВУЮЩИЙ. Дякую.

Пане Владислав, будь ласка.

_____. Я в качестве ремарки просто хотел попросить вас понять еще следующую вещь, и проникнуться сутью вопроса. Нас выбирали люди по всей территории Украины. Там за одного проголосовало 50 тысяч человек, за другого там 40 и так далее. Значит, мы представляем конкретные территории, по которым существуют автомобильные дороги и существует проблема перевозок людей, раз. И люди к нам обращаются, по которым существуют проблемы те, которые вы не знаете как теоретики самые лучшие в стране, а мы их знаем эти проблемы. Там, где не останавливаются поезда, где бы надо, чтобы они останавливались. Там, где идет, ну, скажем, борьба между транспортными перевозчиками в ущерб там отдельным территориям и так далее и тому подобное. Это та часть, которая ощущается населением, качество вашей работы. То есть качество вашей работы оценивает не только министр сверху, а еще и люди снизу, которых мы слышим и видим чаще, чем вы, ну, в силу профессии. Поэтому это еще один просто аргумент важности вот таких совместных каких-то мероприятий, где бы мы могли бы в более практическую плоскость переводить управленческие решения, которые бы затрагивались, ну, не только важные вопросы там многомиллиардные, там увеличение грузопотоков и так далее. А и те вопросы, которые касаются, может быть,

меньших сумм, но сотен-тысяч граждан, которые сегодня страдают от некачественной работы собственно министерства. Вот сегодня есть такой факт. Мы надеемся, что совместная работа улучшит качество работы вот именно для этих граждан.

_____. Спасибо. Только что я пообещал, что я буду приглашать всех руководителей профильных комитетов на соответствующие собрания.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Від вас ми цю обіцянку почули. В мене є пропозиція, пане Ігор, будь ласка.

_____. В мене питання до pana Володимира. В цьому році ми отримали такий важкий бюджет по дорогам, да, це друге питання яке важче. Що потрібно від нас, наприклад, по співпраці від депутатів, може на протязі року, як додати те, щоб ви мали можливості більше будувати дороги? Тому що цей бюджет 24 мільярда, які ми маємо, він 3 і 5 виділяється на будівництво доріг, це нічого. Да? Скажіть, будь ласка.

_____. Спасибо за вопрос.

_____. І друге питання про відкрите небо. Все-таки проінформуйте в якому стані, тому що всі.

_____. Да, спасибо за два хороших вопроса конструктивных.

Да, помощь очень нужна, помощь нужна будет в поддержке по новым законам и по изменении в существующие законы, большая помощь нужна. По

вопросу дорог ситуация одна из самых плачевных, наверное, у нас в индустрии, потому что порты как-то живут, как-то, небо как-то летает, тоже как-то, вот, а дороги у нас вообще никак не едут. По дорогам есть несколько интересных, очень интересных идей, по тому, как продвигать это направление и где находить деньги. Например, сегодня утром у меня была встреча с АФС, на которой тоже опять выяснилось, что мы думаем в правильном направлении, не смотря на то, что мы, там, теоретики, ругательное слово уже, я так понимаю, здесь. АФС спросил у нас, почему мы не идем по опыту мировых стран, по созданию специального фонда дорожного, который можно было бы наполнять, там, различными методами и с которыми можно было строить дороги с большой локальной составляющей. Эта идея существует и я считаю, что это для страны, это супер будет выход из ситуации по дорогам. Готов, там, дальше обсуждать это в более узких группах по дорогам, это очень интересно, по дорогам, я считаю, есть очень интересная тематика.

Если можно – по небу, или у вас по дороге?

_____. Да, давайте по небу.

_____. Я по небу, потому что я забуду вопрос, извините, да.

По открытому небу, честно говоря, я считал, что этот вопрос археологичный и там другого варианта, по решению этого вопроса, нет, знаете как вопрос устойчивого навесия, это как раз открытое небо. Отнюдь оказалось, что есть формальная причина по которой мы сейчас имеем проблему, по подписанию, по финализации этого вопроса.

Дело в том, что существует проблема между... У меня была встреча, я уже не помню когда, ну когда-то была встреча недавно с испанским Чрезвычайным и полномочным послом, существует... Мы являемся заложниками ситуации в споре между Испанией и Англией, и Великобританией по аэродрому в Гибралтаре.

Испанцы показывают на англичан, англичане на испанцев и все говорят, что идите в Брюссель, и решайте вопрос там. То есть нужно будет, если есть у вас рычаги помощи в вопросе лоббирования в Брюсселе, это тоже будет очень полезно. На сегодня мы являемся конкретно заложниками ситуации.

_____. (Не чути)

_____. Извините?

_____. (Не чути)

_____. Гибралтар, он независимая часть в Испании на которую претендует Англия, и там спор по поводу аэродрома, который как раз в Гибралтаре. То есть я в саму суть особо не вникал, честно говоря, я пытался вытащить Украину из ситуации заложника, объясняя, что у нас и так достаточно сложная ситуация в стране, чтобы использовать нас еще и в этом вопросе. Вот.

Пока нам сказали, идите в Брюссель и общайтесь там.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Владислав, будь ласка.

_____. Ни в коей мере не хотел обидеть. Значит, по сути, что очень важно и что при нескольких встречах, как мне показалось, чуть-чуть идет десонанс в постановке вами задач основных для ведомства и, ну какой-то параллельно еще жизни. В параллельной жизни у нас анонсировал премьер-министр где-то до 15 февраля изменение в бюджет. Потому что бюджет

действительно отвратительный и ну я лично за него голосовал только из-за войны. То есть ну хуже там ничего придумать нельзя было.

И очень важно... И есть минимальные задачи в той же дорожной галузи, в той же там.... ну везде, где нужно... есть какая-то граница.

Вот просьба оцифровать, с точки зрения какой-то элементарной логики государственной, чтобы не пошло разрушение, которое в следующем году... Вот сегодня надо профинансировать на миллиард гривен, например. Если мы не сделаем своевременно это и мы с ямочного ремонта уйдем на какой-то капитальный, это в следующем году потянет 4 миллиарда. То есть в разы, не в полтора, не в два, а 5 раз больше. Вот эти вещи, ну, тоже было бы очень классно, если бы мы по времени и совместно проводили, чтобы мы успели в бюджетный процесс впрыгнуть. И потому что это серьезнейший вопрос, и, ну, на мой взгляд, и Премьер-министр не совсем понимает, то есть он видит цифры с бухгалтерской точки зрения, что их нету. Но с точки зрения завтрашнего дня, если мы сегодня не найдем этот рубль, завтра будет искать 4 еще трудней. То есть, вот эти вещи, ну, просьба...

_____. Оперативно. Солидарен.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Володимир Юрійович, я конкретизую просто запитання. В нас є вже на розгляді в комітеті законопроект 0954 щодо технічного, технічної передачі доріг, загальнодержавних доріг місцевого значення. Попри те, законопроекту, який би чітко регламентував передачі коштів місцевим громадам, ну, ніхто ще не бачив. Так, є зміни до, там, Податкового кодексу, до Бюджетного кодексу в частині екологічного податку, в частині об'єднання збору з транспорту першої реєстрації в екологічний податок. Але немає на сьогоднішній день ще документів: це адміністрування цих податків, передачі їх, як вони будуть зараховуватися місцевим громадам,

самої... Як закону немає фінансового паралельного, так і немає підзаконних актів від уряду. Тобто це величезна проблема. Ми розуміємо, що коштів...

Шановний пане журналіст, я вас попрошу, як ми задаємо питання першому заступнику, ну, хоча би... Ми вас допустили, будь ласка, будьте присутні на комітеті, але хоча би, коли задається питання, не перебивайте...

Питання є в тому, що місцеві бюджети не мають коштів. Ми розуміємо, що 0954 подав, подали зараз поправки, приходять про те щоби не тільки фінансувалися дороги загальнодержавного значення, загальнодержавні дороги місцевого значення не тільки з державного бюджету, але і з місцевих, ну, щоб було співфінансування, що дасть можливість ще залучення ще інших фінансових структур до коштів в вигляді мікро проектів, середніх проектів. Але попри те ми не бачимо головного, це закону, механізму про фінансування, де буде чітко розписано саме фінансування. Звертаєм вашу увагу про те, що потрібно підняти... Я розумію, що це мало би Міністерство фінансів напрацьовувати, Кабмін цей законопроект, вони мали би йти, по суті мали би йти паралельно закон про технічне передання доріг і закон про фінансування доріг, нажаль ми не бачимо. Передати є, закон є, майже на другому читанні, фінансування не бачим.

Так

..... В частині, просто ремарки, просто для вашого розуміння. В місцевих бюджетах сьогодні просто катастрофа і реально всі бюджети вони, якщо це буде, 5 місяців вистачить цих коштів. Тобто відбулося дві речі, в місцевих бюджетах забрали єдиний податок бюджетоутворюючий, це на прикладі Чернігівської області, 111 мільйонів, забрали ПДФО 10 відсотків, це 117, на прикладі області, 117 мільйонів, а замінили їх податком з нерухомості які місцеві ради не приймуть його...

..... (Не чути)

_____. ... віртуальний, і замістили віртуальними цифрами з 10 відсотків податку на прибуток, якого не буде, це просто абсолютний факт, розумієте. Тобто сьогодні якщо ми будемо сподіватися, що віртуальними грошима місцевих бюджетів ми профінансуємо спущені дороги, того не буде. Просто як ремарка, а це дуже важливо, от завтра ми будемо ті 4 гривні шукати.

_____. По примеру с поиском людей, могу вам сказать, что Министерство инфраструктуры является локомотивом на сегодня, то есть мы идем в авангарде изменений, и это я слышу с разных сторон. Поэтому в принципе конечно можно рассматривать слияние министерств, если мы будем заниматься и финансами и еще чем-то. Но пока мы занимаемся своим делом. И однозначно мы понимаем, что случай если мы передаем обязательства, то мы должны дать людям и полномочия и инструменты, в том числе и финансовые. Какая ситуация сейчас с фондом, с бюджетом по дорогам на этот год, вы знаете прекрасно. То есть мы не понимаем, как мы будем содержать дороги общегосударственного значения. Но в случае, если мы сейчас будем вносить корректировки в бюджет, естественно, что мы попытаемся внести таким образом, чтобы дать не только обязательства по содержанию дорог на местные органы, но еще инструменты, в том числе в виде финансирования.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Володимир Ігорович, саме тому ми наголошуємо, що потрібні частіші зустрічі, тому що 15 лютого не за горами. Приблизно, коли будуть зміни до бюджету, розумієте, ну, це дуже важливо. Вже в залі, в сесійному залі вже дуже важко щось змінити. Це потрібно бути, щоб обговорили на комітеті. Тут є представники усіх фракцій на нашому комітеті. Тоді робота з фракціями і робота з урядом щодо вирішення болючої проблеми.

Члени комітету, є ще запитання? Я пропоную, що ми завершимо обговорення і приймаємо рішення щодо звернутися до Міністерства

інфраструктури щодо розгляду кандидатур фіналістів, які будуть визначені на державні підприємства заслухані в комітеті, та щодо проведення регулярних спільних нарад та колегій з міністерством. Хто за таке рішення прошу підняти руки.

Хто – "за"? Хто утримався? Проти? Дякую, рішення прийнято.

Слухаю вас.

_____. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми письмово пропишімо і в робочому порядку вже пропишемо.

_____. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ваша думка на скільки...

_____. По разным отраслям возможно нужна разная периодичность. И мне важно как вам необходимо. Я могу быть каждый день, тогда я не смогу заниматься...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, Володимир Ігорович, ну, як прикладу.

_____. Может быть, там раз там в две недели, раз в месяц.

ГОЛОВУЮЧИЙ. От бачите ви самі

_____. (Не чути)

ГОЛОВУЮЧИЙ. Попередньо... У нас спільне бачення цього питання.

Я хочу ...

Володимир Юрійович, ще одне питання. Сьогодні розглядався законопроект 1549 щодо передачі повноважень. Тут є присутній голова Державної інспекції України по безпеці морського та річкового транспорту, яка повинна бути об'єднана ще з однією інспекцією. Я хочу надати слово Буланович Павлу Георгійовичу. Ваше бачення цього законопроекту. Нажаль, нажаль чи на щастя, він не був прийнятий. На щастя для багатьох українських підприємців, тому що ми прийняли рішення і, підписуючи коаліційну угоду, в ній прописали, що ми максимально скоротимо інспекції та контролюючі органи, хоча прекрасно розуміємо, як члени комітету, що скорочення не повинно бути настільки максимальним, щоб пропали всі контролюючі органи. Привести до оптимального рівня то це важливо і це потрібно. Прикладом для нас повинні бути країни члени Європейської спільноти і світовий досвід в цьому напрямку. Будь ласка.

БУЛАНОВИЧ П.Г. Шановний Ярославе Васильовичу! Шановні народні депутати! Шановні присутні!

Я би хотів подякувати вам за підтримку цього законопроекту. І я би хотів сказати буквально дві хвилини, що це за законопроект.

Це фактично виправлення технічної помилки дворічної давнини, оскільки в 2012 році вносилися зміни в кодекс про адміністративні правопорушення, статтю про притягнення до адміністративної відповідальності в разі відсутності ліцензії у суб'єкта господарювання ввели, 116, а організацію або установу, яка стягує штрафи, накладає штрафні санкції не вели, тобто така норма в кодексі

про адміністративні правопорушення прописані, а хто стягує штрафи не прописано. Це 164 стаття Адміністративного кодексу, ведення господарської діяльності при відсутності наявності ліцензії.

Ми подавали цей законопроект на Верховну Раду 7-го скликання, але за припинення... Тобто ми пройшли повністю весь регламент, але за припинення її діяльності нам було... все завернули і ми по новому, ну зараз подали на Верховну Раду 8-го скликання.

Тобто цей законопроект не стосується навантаження на суб'єкта господарювання, цей законопроект не стосується якихось збільшення перевірок чи якихось там викручування рук бізнесу. Ні в якому разі. Це питання суто технічне. Є порушення, а воно прописано в кодексі, але не має установи, яка стягує за ці порушення адміністративні штрафи.

Для виправлення цей законопроект був поданий.

І другий... Ми подавали, взагалі, два законопроекти. Другий законопроект – це збільшення штрафних санкцій за порушення вимог в галузі безпеки судноплавства. Буквально два слова я про нього скажу.

Це збільшення штрафних санкцій. Сьогодні штрафні санкції від 17 до 85 гривень. Ну розумієте, якщо власник скутера займається прокатом і заробляє кошти, і наїхав на когось, причинив легкі тілесні ушкодження, кримінальна справа не заводиться, легкі, а штраф складає 17 гривень, один долар, - це абсурд.

Виходячи з моніторингу останніх 5-ти років і аварійності за останні 5-ть років ми розробили законопроект про збільшення штрафних санкцій до... мінімальна штрафна санкція 340 гривень, максимальна штрафна санкція 5 тисяч 400 гривень. Тобто це є важелем, який може якимось чином заставити замислитись ту людину, якій на тому скутері, на тому прокат веде, катає або сам відпочиває.

Цей законопроект зараз проходить всі регламентні необхідні процедури, теж буде винесено, і в Комітет по транспорту теж він поступить для розгляду.

Більш детально я зупинюсь в процесі вже розгляду цього законопроекту на комітеті. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Запитання?

Будь ласка, пане Микола.

КАДИКАЛО М.О. Микола Кадикало. Я ще раз хочу повернутися до цього законопроекту, який сьогодні не був проголосований. Ви кажете, що немає суб'єкта, який уповноважений складати адміністративні протоколи і виносити відповідно постанови. А що ж тоді робити з міліцією, яка є зараз передбачена цією статтею?

_____. А міліція не має повноважень накладати штрафні санкції при здійсненні господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів з перевезення пасажирів та багажу.

КАДИКАЛО М.О. Так може тоді і потрібно цей законопроект було так трактувати. Розумієте? Тут вчора, коли воно розглядалося на підкомітеті, виникла дискусія, що ми знову ж таки створюємо ще один контролюючий орган, який буде регулювати питання стягнень.

_____. Але він створений вже Законом про ліцензування, там прописано, хто це робить. І створений Законом про перевезення небезпечних вантажів.

КАДИКАЛО М.О. Я не заперечую, що воно потрібно. Просто-на-просто тут треба якось ці повноваження розвести, що стосується міліції, а що буде стосуватися цієї відповідної інспекції.

_____. А ці повноваження також прописані в положенні про інспекцію, яке затверджено постановою Кабміну в липні цього року. Постанова Кабміну номер 300.

Є в повноваженнях, є в Закону України "Про транспорт". Тобто це визначені наші повноваження як установа, яка здійснює нагляд і контроль за безпеку на транспорті, на водно-морському транспорті.

КАДИКАЛО М.О. Я не заперечую. Але просто-на-просто тут, коли ви будете допрацьовувати цей законопроект чи напрацьовувати новий, чи не знаю, що ви там далі будете робити, я би все ж таки вам рекомендував, щоби все ж таки якось, дійсно, тут конкретно все ж таки поставитися до цього запитання, все ж таки розглядати ці функції.

_____. Дякую. Я зрозумів, дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пан Віталій.

КОРЧИК В.А. Віталій Корчик, "Народний фронт". Дійсно, ми вчора говорили про цей законопроект, і нам був він абсолютно по-іншому протрактований. Тому ми вас просимо на нас ще частіше, з дозволу голови, вас запрошувати, щоб ви пояснювали в чому суть. Тому що, дійсно, це потрібно. Ми сьогодні це дізналися, і його потрібно доопрацювати і згодом повернутися.

_____. Нема питань. Я готовий приходити постійно на засідання комітет, якщо є питання.

_____. Павло Георгійович, я уточнюю. Як ваш прихід і прбедставників міністерства прихід на підкомітети, знімає дуже багато питань вже при вирішенні, кінцевому вирішенні на комітеті. Тому ми вас запрошуємо не тільки на комітет, а, коли проводяться підкомітети, ви, будь ласка... .., щоби представники ... Ми будемо подавати інформацію, коли пройде цей підкомітет, і запрошувати, що, будь ласка, нехай приходять. Це по прикладу минулої каденції, я знаю, це оскільки набагато знімає питань в частині підкомітетів. Бо саме представники комітету, члени комітету працюючи в підкомітетах визначають от ті малі неточності, незрозумілості. Визначає тоді голова підкомітету, вже доповідаючи на комітеті дає своє бачення.

_____. Я зрозумів, дякую. Я, дякую, Володимир Юрійович, за законопроект. І ми в парі будемо тут

ГОЛОВУЮЧИЙ. *(Не чути)*

_____. Вчора ввечері у нас на "Самопоміч" було цілий час дискусія по цьому законопроекту. Тому що був і Соболєв, так. І дуже важливе зауваження наперед. Неможливо давати тому органу, який видає ліцензію, контролює та ще стягує штраф. Потрібно зауважити те, щоб це різні органи були. Орган, який видає ліцензію, і контролює так. А це питання досі ми піднімали. А стягує або міліція, або другий орган. Тому що, якщо в одному – це є корупція. І антикорупційний комітет він не проходить. І Соболєв говорив, що вони не пропускають жодного такого документу, да, який буде... Так що зверніть увагу на це. попередньо.....

_____. Я просто хочу пару слів сказати по цьому питанню.

Є Закон України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", є Закон України "Про транспорт". І є знов же повноваження визначені Положенням про Укрморрічінспекцію. Ці всі три питання заключні в одному. А, крім того, ще є постанова Кабміну про органи, які здійснюють ліцензування. Там є Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті.

В теперішній час проходить реорганізація. У нас сьогодні було засідання по реорганізації, по злиттю двох інспекцій. Крім того, що ми зараз розробляємо положення про цю інспекцію, ми ще пакетом вносимо зміни до діючого законодавства, у тому числі в питаннях ліцензування і у тому числі в питаннях контролю. Якщо буде прийнято рішення внести зміни до Постанови Кабміну про органи, які мають видавати ліцензії і це буде визначено Міністерством інфраструктури, то ліцензії буде видавати Міністерство інфраструктури, контролювати буде Державна служба безпеки на транспорті. Це максимально логічно, ми це підтримуємо, але це тяж час, це регламент, це процедури, узгоджувальні процедури. Ми готуємо ці пакети всі.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. Дякуємо, Павло Георгійович.

Є ще запитання? Ігор Миколайович.

_____. Вы сказали в рабочем заседании об объединении инспекций. Нам бы очень хотелось понимать, что происходит вообще в объединении, потому что Укртрансинспекция, я имею опыт многолетний с ее руководителями коррумпированными, чтобы эти вирусы не перешли в так называемую объединенную. И кто с кем объединяется, вы можете нам пояснить?

_____. Ну, по поводу вирусов, я вам могу сказать, что прививки нам уже поставили.

_____. Нет, я думаю, что нет. Кто с кем объединяется?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, давайте, це міністр... Скажіть, заступник міністра... прививки...

_____. Ну, объединяется сегодня две инспекции. Это Инспекция по безопасности на наземном транспорте и Инспекция по безопасности на морском и речном транспорте. Но, такое решение принято, изначально оно было рассмотрено и предложено Министерством финансов. Основная цель – это сокращение бюджета, сокращение витрат...

_____. Это то, о чем говорил глава комитета, это то, о чем он говорил. Теории, инвестиционные банкиры... Вот когда Министерство финансов принимает решение, как жить стране в такой отрасли, как транспорт, и они определяют политику, а не вы, как министерство, вот тогда мы докатимся до того, что будут у нас уж с ежом. Когда скутер морской будет или как корабль, с железной дорогой приравнивают в одно и то же, и с автомобилями.

_____. Мы, для того, чтобы избежать этих вопросов, мы сегодня...

_____. Необходимо на эту тему подискутировать в кратчайшие сроки, потому что он говорит, что ему прививку привили, ну, я не хочу комментировать, а политику нужно определить...

_____. Можно ответить?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, конечно. Володимир Юрійович, будь ласка.

_____. Сегодня в час дня, после Верховной Рады, у нас было совещание по поводу как раз слияния инспекции.

Первый вопрос, который я задал на этом совещании, это о том - решён или этот вопрос. И мне сотрудники сказали – вопрос решён, мы это не обсуждаем, вопрос решен. Давайте подумаем.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тут ще одне. Володимир Юрійович і Павло Георгійович, ви, Павло Григорович, ви коли розповідали – підняли дуже важливе питання. Бо ви кажете, ви весь час звертаєтеся, що власники скутерів, ну ми розуміємо про що говорять, коли передають в оренду, катаються, то. Но попри те, коли ви об'єднуєте і робите питання підняття штрафи, але ж є питання, коли підприємці, наприклад, рибалка, взявши човен, переходить, а ви його, щоб не вийшло так, що ви піднявши штрафи та ще й ліцензії, та ще й дозволи, не дасте можливість людині на своїй лодці. Розумієте? Займатися

_____. Я зрозумів питання, я вам скажу, що ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Професійною діяльністю маленькою.

_____. ... в категорію підвищення штрафних санкцій підпадає 95 відсотків ринку прокатного. Люди рибалки, які мають казанки, южанки, тому подібне, вони в основному використовують двигуни 30 – 50 лошадиних сил, кінських сил, вони всі зареєстровані ще в минулому, в 90-х роках, вони мають всі документи, мають документи на право керування і тому подібне.

Крім того, я вам скажу, що в процесі об'єднання цих двох інспекцій, нами спільно з Міністерством інфраструктури розроблені зміни до Закону "Про місцеві державні адміністрації". Всі питання, які стосуються маломірних суден, всі питання реєстрації маломірних суден, випуску маломірних суден на воду, буде зміни в цей закон...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви передаєте органам місцевого самоврядування.

_____. Так. Крім того, що ми їх передаємо, воно відкрито іще на місцевому законодавчому рівні, оскільки в кожній області є правила випуску на воду, обласні правила, які прийняті обласними радами, вони сьогодні діють. Це питання дерегуляції, децентралізації ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Павло Георгійович, я звертаю вашу увагу, що законопроект, який повинен поступити до нас в комітет в частині збільшення штрафів, якщо там буде навіть 95 відсотків, це орендованого та так званого, це, що передається в оренду, чи надається послуги, а навіть тих 5 відсотків, про те, що ви говорили, їх потрібно розділити. Тому що одне діло, коли хочеться комусь дати кошти і покататися, то попри те, той, хто надає ці послуги, повинен платити штрафи і відповідати за кому надає ці, надає можливість на скутері

ганяти по річках чи по морю. А зовсім друге, коли людина живе як малий підприємець, живе з того, що виловлює рибу, займається рибним промислом. Я вам тут наголошую, щоб ми не змішували. Не треба змішувати хотіння і працю. Давайте до купи.

_____. Вся аварійність, яка здійснюється з казанками і южанками, здійснюється в стані алкогольного сп'яніння. Це єдине порушення, яке діє сьогодні на цьому сегменті. Ні швидкість, ні відсутність рятувальних засобів, а саме, сп'яніння. Це основне і єдине порушення цього сегменту. А от сегмент скутерів – це людська безалаберність і це мета заробити кошти.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Звертаюся до вас, Володимире Юрійовичу. Коли при об'єднанні інспекції також проведіть максимально відкритий конкурс, відбір на керівника інспекції, об'єднаної по можливості. Можливо, це зніме багато запитань, які колеги народні депутати, в тому числі...

_____. А вопрос решен про объединения или нет?

_____. Мы у вас спрашиваем.

_____. Ми ж виконавчий орган.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Постанова уряду про об'єднання...

_____. ...міністр та главный политик на транспорте в стране.

А вы у нас спрашиваете.

Я вам хочу сказать. Мне сегодня было за вас немножко как бы обидно, когда вы вышли на трибуну. Честно скажу. Вы ни в чем не виноваты, для вас это новое дело.

Я вам просто расскажу, 2 года назад здесь почти не осталось депутатов из того созыва, которые работали в этом комитете. До Черненко, который вот сейчас возглавляет Укртрансинспекцию, ну вы, наверное и не знаете его, был такой Пронченко, который ходил сюда, как на работу каждый день и просил, и говорил, для того, чтобы победить нелегальные перевозки, а поверьте мне это намного сложнее чем скутеры. У нас сегодня 80 процентов, ну 70 автомобильных перевозок находится в тени, просто в тени, в левую, в левую по-бандитски. И вот он говорил, для того, чтобы это победить дайте нам возможность штрафовать, дайте нам возможность останавливать транспорт, ну и еще, и еще, и еще какие-то дайте нам возможности. Уговаривал ходил два месяца. Ассоциации были против, общественность была против, пошли на встречу.

Что сегодня происходит? Нелегальные перевозки остались на том же самом уровне, поборы увеличились в разы, 700 человек бездельников этой Укртрансинспекции – это просто чирый на теле предпринимателей.

Сегодня мы их объединим или вы их объедините, получим еще менее профессиональный, ну и я так думаю не менее коррумпированное объединение.

Поэтому очень осторожно вы с этим вопросом. Спрашивайте совета нашего.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так ваше бачення просто їх закрити, упразнити ці інспекції? Ігор Миколайович.

_____. Сегодня, сегодня это больше тысячи человек бездельников, которые просто собирают взятки. Конечно такой орган нужен, но он нужен честный, прозрачный и квалифицированный, а не случайных людей.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну ви... Володимир Юрійович, ви почули побажання. Я розумію, що можливо, вони в жорсткій формі виражаються, але повірьте мені, це не просто там теоретичні якісь бачення, - це величезні звернення підприємців до комітету, як до народних депутатів.

Ми прекрасно розуміємо, що в нас наплодження всякого роду інспекцій, контролюючих органів призводить до величезної корупції. Ну нам треба з тим максимально боротися і, ми просимо проводити максимально зважені вирішення.

_____. Основным ...

Чем руководствуемся при принятии решений об инспекции, чем они будут заниматься, чем нет. Это сравнение с тем, что происходит в Европе, то есть мы не пытаемся ничего придумывать, учитывая, что мы относительно новые люди здесь, то есть мы смотрим, как это происходит в Европе и пытаемся просто копировать на сегодня. То есть все, что лишнее мы будем убирать.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги! Переходимо до завершення.

Ще одне питання у нас в порядку денному. Це питання щодо пропозицій Комітету з питань транспорту до проекту порядку денного другої сесії Верховної Ради України восьмого скликання. Щодо законопроектів ...

Ми завершим питання, кілька хвилин, Володимир Юрійович, якщо можна затриматися ...

Хто за список проектів законів, які ми передаємо для включення в порядок денний другої сесії є, вам розданий. Є пропозиція підтримати і включити їх в порядок сесії до другої сесії. Хто "за"? Проти? Утримались? Добре Дякую за плідну працю.

Пане Ігорю, слухаю в різному, що там?

_____. В мене пропозиція по різному.

Те, що ми заслухали сьогодні і відхили на доопрацювання проекти, пропоную, що давайте поставимо через місяць заслухати на комітеті, наприклад, таке питання як удосконалення системи регулювання в сфері безпеки дорожнього руху. Тому що ми будемо багато мати на комітеті законів, які зараз приходять, ми маємо виробити свою ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Провести слухання на комітеті?

_____. Слухання, так. Для того, щоб мати свою позицію. Та продивитись новий закон про дорожній рух, послухати, так? Щоб все те, що нам приходить побажання або які запити, ми направляли в одну єдину політику. Запропонувати сюди запросити законотворців, я можу взяти, як підкомітет, на себе організацію проведення цього слухання. Прошу включити в порядок денний

ГОЛОВУЮЧИЙ. Через місяць, одних з ближніх засідань комітету, щоб провести слухання.

Пане Борис.

КОЗИР Б.Ю. Уважаемые друзья! Жалко, что ушел, представители министерств ушли. Касательно тематики, которую поднял Игорь Шкиль. Касательно объединения двух инспекций.

Вопрос: надо их объединять или не надо. Давайте, может быть, в ближайшее заседание пригласим, и пускай они нам расскажут.

_____. Поставить нормальных руководителей, квалифицированных.

КОЗИР Б.Ю. Нет, пускай, нет, так уже процесс идет на объединение.

_____. Если Министерство финансов ими командует.

КОЗИР Б.Ю. Нет, они получили в наследство, то же самое, как и мы получили.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги, Міністерство фінансів їм довело параметри, фінансові параметри, на які Міністерство інфраструктури може розраховувати. І в них є рішення. Перше. Чи або проведення скорочення в інспекціях, реструктуризація інспекцій. Вони прийняли, огульно прийняли рішення об'єднати. Правильно сказали, що це вужа з їжаком. Попри те могли би прийняти, що реструктуризація – зменшити там різні планові, де там в себе, різні відділення скоротити, щоб не було там 700 в одній інспекції, 1000 – в другій, привели до оптимального рішення. Розумієте?

_____. Такого уровня антикоррупционер должен это возглавить?

КОЗИН Б.Ю. Так нет, будет то же самое. Специалистов же не сократишь, отрасль же мы не уменьшим, отрасли, верно? Пускай придут расскажут функционал. Просто интересно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви знаєте, я вам скажу, шановні члени комітету, йде питання про приблизно там більше 200 мільйонів коштів щорічно, які виділяються на ці дві інспекції. В попередньому році, я боюсь помилитися, може головні спеціалісти мені підкажуть: на транспорту інспекцію 157 мільйонів в минулому році був бюджет. Правильно я говорю чи ні? А на інспекцію морської, річкової десь також – біля 100 мільйонів. Тобто в сумі попередньо. Головні спеціалісти?

А я вас попрошу, шановні наші члени секретаріату, головні спеціалісти, ви готовтеся до засідання комітету.

Дуже багато питань буде підніматися, і народні депутати ми стараємося вникати. Але дуже нам потрібні ваші вчасні справки та консультації. Якщо... Ви маєте приймати для себе героїчне рішення. Або ви готовитеся і працюєте, або вам не підходить ця робота.

Дякую всім за увагу. Засідання комітету завершено.