

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких Законів України щодо концесії гідротехнічних споруд морських портів»

1. Мета

Метою прийняття проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких Законів України щодо концесії гідротехнічних споруд морських портів» (далі - законопроект) є підвищення інвестиційної привабливості єдиних майнових комплексів державних підприємств портової галузі в процедурі приватизації, розширення напрямів державно-приватного партнерства, забезпечення ефективного утримання та експлуатації гідротехнічних споруд морських портів України за рахунок інвестиційних коштів, збільшення надходжень до державного бюджету України.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акту

У 2020 році держава ініціювала приватизацію державних портових операторів морських портів України. На момент внесення зазначеного законопроекту існує певний досвід з продажу державних стивідорів, який вимагає удосконалення, як умов приватизації задля підвищення інвестиційної привабливості єдиних майнових комплексів державних підприємств морської портової галузі, так і створення належних умов експлуатації об'єктів портової інфраструктури власникам таких об'єктів, із забезпеченням формування закінченого циклу надання суспільно важливих послуг в портах.

Основою провадження комерційної діяльності портових операторів є гарантія доступу до користування, в тому числі об'єктами портової інфраструктури, які не підлягають приватизації, такими як причали, підхідні канали, операційні (внутрішні) акваторії морських портів, якірні стоянки.

Наразі ці об'єкти в правовому полі прирівняні до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що за будь-яких умов не підлягають передачі в користування за умовами державно-приватного партнерства.

Натомість, існують певні виключення щодо віднесення цих об'єктів до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, які визначені Законом України «Про морські порти», а саме - такі об'єкти є стратегічними, лише у разі, якщо вони знаходяться у загальному користування (двох або більше) суб'єктів господарювання - портових операторів, що здійснюють діяльність в морському порту.

В інших випадках, у разі, якщо в морському порту працює єдиний портовий оператор, такі об'єкти за змістом Закону України «Про морські порти» не відносяться до стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

У разі приватизації єдиного майнового комплексу державного портового оператора, який на момент переходу права власності до Покупця, був єдиним портовим оператором, який здійснював господарську діяльність на території морського порту та єдиним користувачем причалами, підхідними каналами, операційними (внутрішніми) акваторіями морських портів, якірними

стоянками, за відсутністю конфлікту інтересів та відсутності необхідності встановлення та регулювання рівних можливостей для доступу до цих об'єктів кількох (двох і більше) портових операторів, виникає унікальна можливість створення додаткового комерційного інтересу для внесення інвестицій у ці об'єкти, що надасть можливість постійно підтримувати їх в належному технічному стані, безперервно підтримувати рівень паспортних глибин підхідних каналів та операційної (внутрішньої) акваторії морського порту, подальшої їх модернізації та розширення за рахунок коштів інвестора.

При цьому, зазначена умова не врегульована в правовому полі і як наслідок відсутня можливість передачі в користування таких об'єктів на умовах державно-приватного партнерства, та вкладення додаткових інвестицій в їх розвиток та модернізацію.

Врегулювання такої можливості в правовому полі, зокрема можливість передачі в користування (концесію) шляхом укладення концесійного договору з власником (Покупцем) єдиного майнового комплексу державного портового оператора за певних умов, передбачає низку переваг для держави, які полягають в наступному:

- підвищення інвестиційної привабливості об'єктів приватизації, як наслідок збільшення вартості об'єктів приватизації в процедурі продажу, та збільшення обсягу грошових коштів, які підлягають надходженню до державного бюджету;
- забезпечення цільового використання об'єкта приватизації після переходу права власності до Покупця;
- формування майнового комплексу, що технологічно забезпечує завершений цикл надання суспільно важливих послуг в морському порту;
- регулярне надходження концесійних та орендних платежів до бюджету;
- ефективне використання гідротехнічних споруд, безперервна підтримка гідротехнічних споруд у відповідності до паспортних характеристик;
- дотримання умов безпечного екологічного стану довкілля;
- підвищення регіонального розвитку, розвиток місцевої інфраструктури;
- збереження та створення нових робочих місць, вирішення соціальних питань в місцевій громаді;
- підвищення інвестиційного клімату для розширення бізнес-проектів;
- можливість створення індустріального парку;
- зменшення фінансового навантаження на державний сектор економіки.

Цей перелік переваг не є вичерпним, ці та інші додаткові умови концесії можливо передбачити в концесійному договорі з власником (Покупцем) єдиного майнового комплексу державного портового оператора.

В законопроекті передбачена можливість передачі в концесію об'єктів портової інфраструктури - підхідних каналів, операційних (внутрішніх) акваторій морських портів, якірних стоянок без конкурсу, виключно власнику (Покупцю) єдиного майнового комплексу державного портового оператора після завершення процедури приватизації, що зумовлено відсутністю доступу

інших юридичних та фізичних осіб до цих об'єктів на етапі набуття права власності на єдиний майновий комплекс державного портового оператора Покупцем, відсутністю засад конкретності, при цьому такий порядок спрощує процедуру укладення концесійного договору, сприяє дерегуляції такої процедури, а також зумовлює зниження корупційних ризиків.

3. Основні положення проєкту акту

Законопроєктом шляхом внесення змін до Закону України «Про морські порти», Закону України «Про концесію» передбачено, що за певних умов, такі гідротехнічні споруди, як підхідні канали, операційні (внутрішні) акваторії морських портів, якірні стоянки, які за змістом діючих норм Закону України «Про морські порти», за умови здійснення господарської діяльності на території морського порту єдиного суб'єкта господарювання – державного портового оператора, втрачають статус стратегічних об'єктів портової інфраструктури, у разі передачі єдиного майнового комплексу такого державного портового оператора у власність Покупцю в процедурі приватизації, можуть бути об'єктами концесії для такого Покупця на безконкурсній основі, шляхом проведення прямих переговорів та укладення концесійного договору.

Законопроєктом також уточнена норма щодо порядку передачі в оренду причалів у разі приватизації єдиного майнового комплексу державного підприємства – портового оператора морського порту, яка в існуючій редакції Закону України «Про морські порти» викладена як безальтернативна умова укладення такого договору Покупцем, при цьому виключно у разі якщо це передбачено умовами конкурсу з продажу єдиного майнового комплексу державного підприємства, який, в свою чергу, як спосіб приватизації не передбачений нормами чинного законодавства.

Водночас безальтернативна умова порушує принцип свободи договору, що передбачений статтею 627 Цивільного кодексу України, позбавляє власника права реалізації свободи власного вибору укладення договору оренди.

Реалізуючи основну мету внесення законопроєкту – можливість передачі в концесію, за певних умов, підхідних каналів, операційних (внутрішніх) акваторій морських портів, якірних стоянок на безконкурсній основі, законопроєктом вносяться відповідні зміни до Закону України «Про концесію» через доповнення цього закону додатковою статтею 21¹, якою визначаються та реалізуються такі умови.

4. Правові аспекти

Правовідносини у цій сфері регулює Закон України «Про морські порти», Закон України «Про концесію».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація законопроекту матиме наслідком збільшення доходів бюджету за рахунок регулярних концесійних платежів та орендних платежів, внесення значних інвестицій в розвиток портової та транспортної інфраструктури в обсягах понад 500 млн грн.

6. Позиція заінтересованих сторін

Законопроект не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, сфери наукової та науково-технічної діяльності та не потребує зазначення позицій уповноважених представників всеукраїнських асоціацій органів місцевого самоврядування, всеукраїнських профспілок, їхніх об'єднань, всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців, всеукраїнських громадських організацій інвалідів, їхніх спілок, Наукового комітету Національної ради України з питань розвитку науки і технологій.

Законопроект потребує погодження Міністерством економіки, довкілля та сільського господарства України, Міністерством розвитку громад та територій України, Міністерством фінансів України.

7. Оцінка відповідності

Законопроект не містить положень, що: стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод; впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків; містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією; створюють підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Прийняття законопроекту розширить можливості державно-приватного партнерства без зміни права власності на окремі об'єкти портової інфраструктури, врегулює шляхи реалізації права оренди через свободу укладення договору, дозволить внесення значних інвестицій в розвиток портової та транспортної інфраструктури, збільшить надходження до державного бюджету України за рахунок надходження концесійних та орендних платежів, податків і зборів.

Народний депутат України

А.Г.ДРАБОВСЬКИЙ

