



ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА ПАЛАТА УКРАЇНИ

THE UKRAINIAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

Україна, 01601, м. Київ,
вул. Велика Житомирська, 33 | Velyka Zhytomiryska Str. 33, | +380 44 5842824 | usci@usci.org.ua
Розрахунковий рахунок 260020128332 в Укрексімбанку м. Києва, МФО 322313 Код ЄДРПОУ 00016934

21.10.2019 № 1629/03.24-41 На № _____ від _____

Верховна Рада України

Голові Комітету Верховної Ради
України з питань транспорту та
інфраструктури

Кіслю Ю.Г.

*Щодо проекту Закону України
“Про надання адміністративних
послуг у сферах морського та
річкового транспорту”*

Шаповний Юрію Григоровичу!

Торгово-промислова палата України (далі – ТПП України) засвідчує Вам свою повагу та звертається з наступним.

ТПП України разом із Комітетом морського та річкового транспорту при ТПП, за участі представників бізнесу галузей морського та річкового транспорту проведено громадські обговорення проекту Закону України “Про надання адміністративних послуг у сферах морського та річкового транспорту”. Зазначеним проектом закону передбачається створення Українського міжнародного суднового реєстру України, що позитивно сприймається морським бізнесом.

Разом з тим, учасники відзначають, що окремі статті проекту закону не відповідають вимогам міжнародного законодавства та положень національних нормативно-правових актів.

Зокрема, пропонується внести низку змін до Податкового кодексу України в частині звільнення від оподаткування операцій із ввезенням на митну територію України суден, які зареєстровані в Українському міжнародному судновому реєстру України, обмежуючи можливість застосування звільнення від оподаткування ПДВ операцій з ввезення на митну територію України інших суден, окрім зазначених.

Також, законопроектом передбачається видача посвідчення морського лоцмана на підставі подання суб'єкта господарювання лише державного сектора економіки, працівниками якого є морські лоцмани. Це створює монополізацію та обмеження конкуренції на ринку лоцманських послуг в Україні та, одночасно, суперечить низці чинних нормативно-правових актів.



EUROCHAMBRES



Суттєві зміни пропонуються і в частині необхідності отримання дозволу на вхід/вихід судна з морського порту, ведення реєстру агентських, судноплавних, стивідорних, сюрвейерських, крюйкових та інших послуг.

Враховуючи вищевикладене, висловлюємо сподівання, що напрацьовані учасниками слухань зауваження та пропозиції будуть враховані при подальшому доопрацюванні проекту Закону України "Про надання адміністративних послуг у сферах морського та річкового транспорту" (додаються).

Додаток: на ____ арк.

З повагою,

**Перший віцепрезидент
Торгово-промислової
палати України**



Михайло НЕПРАН

**Голова Комітету морського та
річкового транспорту при ТПП
України**



Сергій ХАРЧЕНКО

ЗАУВАЖЕННЯ
до проекту Закону України «Про надання адміністративних послуг у сферах морського та річкового транспорту»

I. Стосовно порядку надання посвідчення морського лоцмана:

Проектом закону передбачено, що він стосується також й порядку надання адміністративної послуги з видачі посвідчення морського лоцмана (п.22 ст.9 проекту). Разом з тим, ст.31 проекту передбачено, що підставою для видачі вказаного посвідчення є «*подання суб'єкта господарювання державного сектора економіки, працівниками якого є морські лоцмани*».

Разом з тим звертаємо увагу на те, що такі положення протирічать положенням ч.3 ст.19 Закону України «Про морські порти України», що передбачають виключний перелік послуг, які можуть надаватись лише державними підприємствами. Серед такого переліку відсутні послуги з лоцманського проведення суден. Зокрема ч.3 ст.19 означеного Закону встановлено: «*Виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з:*

- 1) регулювання руху суден;
- 2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт;
- 3) павігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;
- 4) картографічного забезпечення мореплавства;
- 5) забезпечення затопігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин».

Тому, послуги з лоцманського проведення суден можуть надаватись й суб'єктами господарювання приватного сектору економіки, а не лише державного. Тому, вказане положення ст.31 Закону унеможлилює видачу посвідчення морського лоцмана тим особам, що є працівниками суб'єктів господарювання приватного сектору економіки з огляду на те, що за приписами ст.31 проекту, звернувшись за отримання такого посвідчення може лише державне підприємство.

На даний момент українське законодавство, міжнародні договори та резолюції Міжнародної морської організації (IMO), не обмежують приватний бізнес від надання лоцманських послуг. Ні зведений перелік природних монополій, ні постанови КМУ не визначають ексклюзивність АМПУ та ДП «Дельта Лоцман» в наданні лоцманських послуг. Це було підтверджено у Висновку науково-експертного управління Верхової Ради України на проект Закону України № 7385 від 08.12.2017 р., в якій зазначається що «*на даний час надання таких послуг [лоцманських] НЕ заборонене приватним суб'єктам господарювання*».

Вважаємо, що зазначена норма має бути змінена, зокрема мають бути виключені слова «*державного сектора економіки*». Така пропозиція обґрунтovується наступним:

1.1. Варто наголосити що в таких країнах ЄС та світу як Данія, Великобританія, Бельгія (послуги можуть надавати як державні так і приватні лоцмани), Болгарія, Румунія, Хорватія, Словенія, Іспанія, Австралія (послуги надаються тільки приватними лоцманами), Німеччина, США, Мальта (послуги надаються товариствами лоцманами, що регулюються державою, а не виключно державними лоцманами) послуги з лоцманського проведення суден мають право надавати також й приватні компанії. Однак, у всіх вказаних вище країнах відсутнія державна монополія на лоцманські послуги.

Жоден з нормативних актів ЄС не визначає лоцманські послуги як монопольні. Директиви ЄС дають право країнам самим обирати робити лоцманські послуги прерогативою держави або ж відкривати ринок для конкуренції.

Як вже зазначалося ринок приватних лоцманів успішно функціонує в таких країнах як Данія, Великобританія, Бельгія, Іспанія, Австралія, Хорватія, Болгарія та Румунія. Все більше виникає дискусій про необхідність і раціональністі відкриття ринку приватним компаніям і в інших країнах. Такий підхід забезпечить умови, за яких оператори не будуть конкурувати за кожне судно, наражаючи на небезпеку гавань. Таким чином, приватний бізнес, при належному регулюванні галузі, буде конкурувати між собою не тільки у вартості і якості послуг, але і безпеки лоцманських проводок, що тільки поліпшить ситуаціона ринку. Прикладом успішного дегрегулювання ринку може служити Данія, де поспільовно з 2006 року ринок відкривався для приватних підприємств. Вимоги обов'язкового страхування приватних лоцманських компаній у міжнародних страхових провайдерів, сертифікація лоцманів, впровадження систем моніторингу ризиків (FRMS), визначення стандартів надання лоцманських послуг згідно правил IMO, проведення тендерів для приватних компаній на надання лоцманських послуг стануть запорукою успішного становлення ринку приватних лоцманів в Україні. Прикладом успішного ринку функціонування приватного бізнесу є однією з ключових засад може бути ринок буксирних послуг та авіація повністю відкриті для приватного бізнесу в Україні.

1.2. Запропоновані зміни суперечать й ст.42 Конституції України, відповідно до якої держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. Згідно з ст.4 Закону України «Про захист економічної конкурентності» органи влади зобов'язані сприяти розвитку конкурентності та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкурентність.

Курс на демонополізацію неодноразово проголошувалось також й Президентом та Прем'єр-міністром України.

1.3. Антимонопольний комітет України у своєму Звіті за результатами дослідження системи кваліфікованої підготовки морських лоцманів та їх професійної діяльності на ринку послуг лоцманського проведення суден зазначив наступне: «*можна констатувати спірність включення ринку, на якому надаються послуги із забезпечення лоцманського проведення, до ринку, що перебуває у стані природної монополії*» (п. 115 вищезазначеного Звіту АМКУ). Проте, даний проект Закону спрямований саме на обмеження конкурентності.

Запропоновані зміни можуть привести до порушення ч.1 ст. 4 Закону України № 2210-14 «Про захист економічної конкурентності» від 11.01.2001 року, зміст якої передбачає обов'язок органів державної влади здійснювати заходи саме щодо обмеження монополізму в господарській діяльності.

1.3.РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/352 «Про встановлення правових основ для надання портових послуг і загальних правил фінансової прозорості діяльності портів» не передбачає необхідність надання послуг з лоцманського проведення виключно з боку державних підприємств. Навпаки, такий акт передбачає лише необхідність регулювання надання таких послуг з боку держави. Наприклад це може здійснюватися через ліцензування, встановлення вимог до морських лоцманів, що вже передбачено Положенням про морських лоцманів, затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013р. №292.

Державне регулювання такого роду послуг є таким, що може бути розглянутим для підтримання при відповідному аналіз правил державного регулювання надання такого роду послуг.

Більше того, такий Регламент є обов'язковим лише для країн членів ЄС.

1.4. Згідно з частиною 3 статті 22 Конституції України «*Конституційні права і свободи гарантуються і не можуть бути скасовані. При прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод*.

Таким чином, запроваджуючи обмеження щодо суб'єкта надання лоцманських послуг, забороняючи тим самим надавати такі послуги суб'єктами господарювання приватного сектору економіки, буде порушено вимоги Конституції України щодо заборони обмеження існуючих прав, зокрема суб'єктів господарювання приватного сектору економіки в частині права здійснення господарської діяльності із надання послуг з лоцманського проведення в морських портах України. Відтак, обмеження існуючих прав не може мати місце у зв'язку з недопустимістю порушення основоположних конституційних прав.

Відповідно до частин 1 і 3 статті 42 Конституції України «*Кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом. Держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності*». Частиною 4 статті 13 встановлений обов'язок держави забезпечити захист прав усіх суб'єктів права власності і господарювання.

При цьому, статтею 64 Конституції України встановлено, що «*Конституційні права і свободи людини і громадянині не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України. В умовах воєнного або надзвичайного стану можуть встановлюватися окремі обмеження прав і свобод із зазначенням строку дії цих обмежень*.

Таким чином, Конституцією України не допускається обмеження на право зайняття господарською діяльністю, окрім як така необхідність зумовлена воєнним або надзвичайним станом, а отже запропоноване положенням проектом Закону України «Про надання адміністративних послуг у сферах морського та річкового транспорту», щодо надання посвідчення морського лоцмана лише працівникам державних підприємств, є дискримінаційними і такими, що протиправно скасовують конституційні права, що є недопустимим з огляду на вимоги статті 22 Основного закону.

Зокрема, Конституційний Суд України в рішенні від 22.05.2008г. №10-рп/2008 відзначив: «*Тлумачення словосполучення "звуження змісту та обсягу прав і свобод людини і громадянині", що міститься в частині третьій статті 22 Конституції України. Конституційний Суд України дав у Рішенні від 22 вересня 2005 року N 5-рп/2005 (справа про посилання користування земельними ділянками), згідно з яким "конституційні права і свободи гарантуються і не можуть бути скасовані (частина друга), при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод (частина третя). Скасування конституційних прав і свобод - це*

їх офіційна (юридична або фактична) ліквідація. Звуження змісту та обсягу прав і свобод є їх обмеженням. У традиційному розумінні діяльності визначальними поняття змісту прав людини є умови і засоби, які становлять можливості людини, необхідні для задоволення потреб її існування та розвитку. Обсяг прав людини - це їх сутнісна властивість, виражена кількісними показниками можливостей людини, які відображенні відповідними правами, що не є однорідними і загальними". При цьому Конституційний Суд України зазначив, що "загальновизнаним є правило, згідно з яким сутність змісту основного права в жодному разі не може бути порушенена" (абзац четвертий підпункту 5.2 пункту 5 мотивувальної частини).

Отже, визнання Законом правових актів такими, що втратили чинність, зупинення їх дії, внесення до них змін і доповнень стосовно закріплених в них прав і свобод людини і громадянин Конституційний Суд України вважається закріпленими або обмеженням цих прав і свобод».

Конституційний Суд України у своїх рішеннях під різним кутом розглядав питання, пов'язані з приписом частини третьої статті 22 Конституції України, відповідно до якої при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод, тобто тих прав і свобод, які людина і громадянин мали на підставі раніше чинних законів (рішення від 6 липня 1999 року № 8-рп/99, 20 березня 2002 року № 5-рп/2002, 17 березня 2004 року № 7-рп/2004, 1 грудня 2004 року № 20-рп/2004, 22 вересня 2005 року № 5-рп/2005, 11 жовтня 2005 року № 8-рп/2005, 18 червня 2007 року № 4-рп/2007, 28 квітня 2009 року № 9-рп/2009, 9 вересня 2010 року № 19-рп/2010, 6 жовтня 2010 року № 21-рп/2010 тощо). Складалася правова позиція Конституційного Суду України, за якою ззуження змісту прав і свобод означає зменшення ознак, змістовних характеристик можливостей людини, які відображаються відповідними правами та свободами, тобто якісних характеристик права. Ззуження обсягу прав і свобод - це зменшення кола суб'єктів, розміру території, часу, розміру або кількості благ чи будь-яких інших кількісно вимірюваних показників використання прав і свобод, тобто їх кількісної характеристики (6 пункту 4 мотивувальної частини Рішення від 11 жовтня 2005 року № 8-рп/2005).

У Рішенні від 28 квітня 2009 року № 9-рп/2009 Конституційний Суд України, вказуючи на недопустимість звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод, що об'єктивно призведе до погіршення становища особи в суспільстві через їх обмеження, зробив концептуальне застереження органам державної влади про те, що невиконання державою своїх зобов'язань призводить до порушення принципів правової держави, ставить громадян у нерівні умови, підриває принцип довіри особи до держави (абзац п'ятій пункту 5 мотивувальної частини).

Також, Конституційний Суд України у рішенні від 17.05.1997р. по справі №03/29-97 відзначив: "закріплення названого принципу на конституційному рівні є гарантією стабільності суспільних відносин, у тому числі відносин між державою і громадянами, породжуючи у громадян вневінність у тому, що їхнє існуюче становище не буде погіршено прийняттям більш пізннього закону чи іншого нормативно-правового акта".

Саме тому Конституційний Суд України в Рішенні від 9 вересня 2010 року № 19-рп/2010, визнаючи неконституційним внесення певних змін до Кодексу адміністративного судочинства України і Цивільного процесуального кодексу України, констатував, що законодавець звужив раніше встановлені законом процесуальні права та гарантії особи, а механізм судового захисту її прав став менш ефективним і доступним (абзац сьомий підпункту 3.3 пункту 3 мотивувальної частини).

Верховна Рада України повинна керуватися прямим застережувальним приписом частини третьої статті 22 Конституції України, який забороняє при внесенні змін до чинних законів звужувати зміст та обсяг існуючих прав. Конституціодавець навіть заборонив такі дії при внесенні змін до Основного Закону України (частина перша статті 157 Конституції України). Варто уяснити, що право законодавчого органу на прийняття законів не є абсолютним і необмеженим, його обмежують приписи Конституції України. Верховна Рада України не може приймати закони чи змінювати їх положення так, щоб їх зміст суперечив застереженням, зокрема вказаних в частинах 2 та 3 статті 22 Конституції.

Окрім того, прийняття такого проекту Закону України «Про надання адміністративних послуг у сферах морського та річкового транспорту» спричинить порушення законних очікувань суб'єктів господарювання приватного сектору економіки щодо права на зайняття господарською діяльністю із лицеманського проведення суден. Таке право гарантоване їм чинною редакцією частини 3 ст.19 Закону України «Про морські порти України», ст.22, 42, 64 Конституції України. Так, Вищий адміністративний суд України у рішенні від 20.11.2014р. №К/800/55665/13 відзначив наступне: «Принцип законного очікування спрямований на те, щоб у випадках, коли особа переконана, що дослігне певного результату, якщо буде діяти відповідно до норм правової системи, забезпечити захист цих очікувань». Верховний Суд України в постанові від 10.02.2016р. №6-2124цс15 зазначив: «...«право очікування, є складовою частиною майна як об'єкта цивільних прав. Майнове право - ... засвідчує правомочність його власника отримати ... інше речове право на відповідне майно в майбутньому».

Відображення такого вимоги щодо необхідності захисту законних очікувань безумовно відображені у Конституції України (ч.4 ст.13, ст.ст.22, 42 та 64).

Європейський суд з прав людини постановив, що ст.1 Першого протоколу до Конвенції можна застосовувати для захисту «правомірних очікувань» щодо певного стану речей (у майбутньому), оскільки їх можна вважати складовою частиною власності. «Правомірні очікування» виникають у особи, а тому вона мала усі підстави розраховувати на певний стан речей(справі «ПайнВеліДевелопмент ЛТД» та інші проти Ірландії», постанова від 26.04.1979р. у справі «Санді Таймс» (SundayTimes) проти Сполученого Королівства («1») (п.49), від 28.10.2003 року у справі «Ракевіч проти РФ» (п.31), від 24.05.2007р. у справі «Ігнатов проти РФ» (п.74).

В силу ст. 42 Конституції України кожен має право на підприємницьку діяльність, проте, на діяльність «яка не заборонена законом», «види і межі монополій визначаються законом».

Однак, при встановленні державної монополії на послуги з лоцманського проведення суден, що була скасована прийняттям Закону України «Про морські порти України», також необхідно враховувати й положення ст.22 Конституції України, за якою не допускається звуження або звуження змісту та обсягу існуючих прав при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів.

Разом з тим, наведене норма ст.22 Конституція не може розглядатись як така, що стосується виключно фізичних осіб. Так, як відомо, функціонування юридичних осіб безпосередньо пов'язано із становищем фізичних осіб, тому приписи розділу II Конституції треба тлумачити у поєднанні з положеннями розділу I, зокрема статтями 1, 3 Конституції України та ін. Функціонування юридичних осіб безпосередньо пов'язано із становищем фізичних осіб, тому основні права та свободи людини і громадянина, викладені у розділі II Конституції України, поширюються, з урахуванням їх змісту, також і на юридичних осіб.

Наприклад, за Конституцією України право власності передбачає власність Українського народу (стаття 13 розділу I), державну та комунальну власність, приватну власність (стаття 41 розділу II). Право власності на землю набувається і реалізується громадянами, юридичними особами та державою виключно відповідно до закону (стаття 14). Однак, незважаючи на те, що дані положення також розміщені в розділ II Конституції за назвою «права, свободи та обов'язки людини і громадянина», такі декларативні норми стосуються не лише фізичних осіб, громадян, а й юридичних осіб, в тому числі щодо захисту їх права власності та вільного здійснення підприємницької діяльності не дивлячись на те, що мова в таких нормах також є про громадян, фізичних осіб.

Теж саме стосується і обов'язку щодо сплати податку, що також передбачено в розділ II Конституції (ст.67), однак буквальне формальне трактування цієї норми, з огляду на те що вона розміщена в розділі «права, свободи та обов'язки людини і громадянина», не призводить до того, що такий обов'язок стосується лише фізичних осіб.

Принциповим є положення статті 42 Конституції України, яка поряд з державним господарюванням передбачила право кожного (тобто фізичних і юридичних осіб) на будь-яку підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом. Таку діяльність можуть здійснювати як фізичні так і юридичні особи.

Якщо реалізація певних прав і свобод людини передбачає чи допускає створення з цією метою юридичних осіб, тоді держава (керуючись, зокрема, ч. 2 ст. 3, ч. 2 ст. 8, ст. 21, ч. 1 ст. 22 Конституції) зобов'язана забезпечити таким особам права, необхідні для їх повноправної участі в усіх правовідносинах, у тому числі й тих, які виникають при здійсненні підприємницької діяльності шляхом створення юридичних осіб за участі громадян. Створення фізичними особами юридичних осіб передбачає мету реалізації певних прав людини і громадянина, в тому числі й на власність (ст. 41), на підприємницьку діяльність (ст. 42).

Зважаючи на конституційний припис про рівність перед законом усіх суб'єктів права власності (частина четверта статті 13), не можна тлумачити положення статті 22 Конституції України як таке, що стосується лише фізичних осіб, оскільки держава забезпечує захист усіх суб'єктів права власності і господарювання.

Стаття 41 Конституції України закріпила положення, за яким ніхто не може бути противально позбавлений права власності, об'єктами якої, як було неодноразово зазначено Європейським судом з прав людини, є також і правомірні очікування. Такі очікування зокрема виникають при прийнятті Закону України «Про морські порти України», який передбачав можливість надання послуг з лоцманського обслуговування суден також і суб'єктами приватного сектору економіки, а не лише державними підприємствами.

Обмежувальне тлумачення статті 22 як норми, що поширюється лише на фізичних осіб, є ущемленням прав особи на здійснення підприємницької діяльності у випадку створення юридичної особи. А тому, при прийнятті нових законів та при внесенні змін до існуючих має враховуватись заборона звуження змісту та обсягу існуючих прав не лише юридичних осіб, а й юридичних в тому числі, оскільки

встановлення монополії державних підприємств на надання лоцманських послуг безпосередньо впливає на право юридичної особи не державного сектору економіки надавати такі послуги.

Разом з тим, варто також наголосити на тому, що відповідно до ч. 1 і 2 ст. 91 Цивільного кодексу України юридична особа здатна мати такі ж цивільні права та обов'язки (цивільну правозадатність), як і фізична особа, крім тих, які за своєю природою можуть належати лише людині. А цивільна правозадатність юридичної особи може бути обмежена лише за рішенням суду.

У рішенні від 28 квітня 2009 року № 9-рп/2009 Конституційний Суд України, вказуючи на недопустимість звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод, що об'єктивно приведе до погіршення становища особи в суспільстві через їх обмеження, зробив концептуальне застереження органам державної влади про те, що невиконання державою своїх зобов'язань призводить до порушення принципів правової держави, ставить громадян у нерівні умови, підриває принцип довіри особи до держави (абз.5 п.5 мотивувальної частини).

Серед іншого, відповідно до ст. 258 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і Іншими державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII, кожна Сторона коригує умови діяльності державних монополій комерційного характеру протягом п'яти років з дати набрання чинності цією Угодою таким чином, щоб забезпечити відсутність дискримінаційних підходів щодо умов, відповідно до яких товари закуповуються та продаються, для фізичних та юридичних осіб Сторін.

Статтею 135 зазначеної Угоди також визначено, що кожна Сторона повинна зробити для постачальників послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони на обґрунтованих та недискримінаційних умовах доступними в порту, зокрема, послуги: доцманська проводка, буксирування та допомога при буксируванні, постачання продовольства, послуги капітана порту, якірна стоянка, причал та причальні послуги, ін.

ІІ. Щодо введення в дію реєстру агентських, судноплавних, стивідорних, скріверних, шипчандлерських, транспортно-експедиційних та крюйгових компаній:

Проект закону передбачає внесення змін до ст.128 КТМ України, яку пропонується доповнити наступним положенням: «*Порядок ведення реєстрів агентських, судноплавних, стивідорних, скріверних, шипчандлерських, транспортно-експедиційних та крюйгових компаній та вимоги до них, затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державну політику у сфері транспорту.*

Такі положення проекту закону (у разі їх прийняття) призведуть до створення додаткових безпідставних регуляторних навантажень на суб'єктів господарської діяльності та в цілому суперечать політиці дегрегуляції бізнесу в Україні та основним принципам державної регуляторної політики, закріпленим статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», зокрема, принципу доцільності, адекватності, збалансованості та передбачуваності.

Як передбачено пунктом 20 Додатку 1 до Меморандуму про взаєморозуміння між Україною та Європейським Союзом від 22.05.2015 р. (ратифікований Законом України №538-V-III від 18.06.2015 р.), до переліку заходів політики структурних реформ, зобов'язання щодо реалізації яких взяла на себе Україна, належить, серед іншого, дегрегуляція, а саме, впорядкування адміністративних процедур для здійснення підприємницької діяльності, зокрема, зменшення кількості дозволів та спрощення видачі дозволів і процедури ліцензування.

Крім того, дегрегуляція та розвиток підприємництва є однією з найважливіших реформ, передбачених Стратегією сталого розвитку «Україна-2020», затвердженою Указом Президента України № 5/2015 від 12.01.2015 р. Цей напрямок вибраний одним із 10 пріоритетних.

З урахуванням викладеного пропонуємо виключити з проекту закону підпункт 14) пункту 2 прикінцевих положень проекту закону.

ІІІ. Щодо необхідності отримання дозволу на вхід та вихід судна з морського порту:

Підпунктом 11) п.2 Прикінцевих положень проекту закону, а також ст.38 проекту закону, передбачено, що кожне судно до входу в порт має отримати дозвіл капітана морського порту, в отриманні якого може бути відмовлено.

Окрім невідповідності такого положення принципу дегрегуляції, має місце й порушення такими нововведеннями і принципу відкритості морських портів України для заходу іноземних суден, вказаним в ч.2 ст.73 КТМ України, ст.5 Закону України «Про морські порти України».

Також, серед підстав для відмови у видачі дозволу на захід судна до порту передбачено такі підстави як:

- «*«віршенню нововаженням законодавством державних органів (санітарно-карантинної служби, прикордонної служби, Служби безпеки України»*. Разом з цим, до повноважень вказаних органів не віднесено прийняття жодних рішень з приводу заборони на вхід судна до морського порту;
- «*г) невідповідності титу судна його характеристики, титу та характеру вантажу особливостям та/або обмеженням, визначенім правилами плавання у відповідному порту та на підходах до нього, а також в обов'язкових постановах по відповідному морському порту*». При цьому, предметом регулювання правил плавання не є встановлення типів суден, а тим більше типу та характеру вантажу, що обмежуються у русі та/або перевезенні в тому числі іншому морському районі України. наведене зауваження стосується й абз. «г» ч.3 ст.91 КТМ України, що викладається в новій редакції згідно з підпунктом 11) пункту 2 прикінцевих положень проекту закону.

З урахуванням викладеного пропонуємо виключити з проекту закону підпункт 11) пункту 2 прикінцевих положень проекту закону.

IV. Щодо обмеження застосування митного режиму тимчасового ввезення:

Прикінцевими положеннями також передбачається доповнення ч.1 ст.105 Митного кодексу України положенням наступного змісту: «У митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами поміщаються виключно торговельні судна, що підлягають реєстрації в Українському міжнародному реєстрі суден на час перебування в такому реєстрі».

Дане положення протирічить приписам ст.22 Конституції України, відповідно до якої «Конституційні права і свободи гарантується і не можуть бути скасовані. При прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод».

Крім того, статтею 64 Конституції України встановлено, що «Конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України. В умовах воєнного або надзвичайного стану можуть встановлюватися окремі обмеження прав і свобод із зазначенням строку дії цих обмежень».

Особливо слід наголосити на тому, що такі зміни протирічать Й Стамбульській конвенції про тимчасове ввезення (додаток С), ратифікована Законом України від 24.03.2004р. №1661-IV.

Так, згідно з п. «а» ст.1 глави I Додатку С до Конвенції транспортні засоби за Конвенцією означають, в тому числі, «*будь-яке судно (у тому числі ліхтери, баржі та шаланди, павільони якщо вони перевозяться на борту судна, і судна на підводних крилах), апарати на повітряній подушці, літальні апарати, наземні транспортні засоби (у тому числі вертолітні з двигунами, причепи, напівпричепи і підйомні транспортні засоби) і рухомий склад залізничного транспорту; а також їхні звичайні запасні частини, додаткові пристосування та обладнання, які перевозяться на борту транспортних засобів (включаючи спеціальне обладнання, що використовується для завантаження, розвантаження, обробки та захисту вантажів)*».

Разом з тим, згідно з ст.2 глави I Додатку С до Конвенції користуються правом на тимчасове ввезення відповідно до статті 2 цієї Конвенції «*а) транспортні засоби комерційного чи приватного використання*».

Відтак, положення такого міжнародного акту не передбачають жодних обмежень для застосування режиму тимчасового ввезення окрім як можливості його застосування саме до комерційних суден. Будь-яких інших обмежень така Конвенція не містить.

Тому, запропоновані зміни суперечать не лише Конституції України й Стамбульській конвенції про тимчасове ввезення, ратифікована Законом України від 24.03.2004р. №1661-IV, у зв'язку з чим запропоновані проектом зміни мають бути виключені.

Окрім того, варто наголосити й на тому, що запропоновані зміни до ст.197 Податкового кодексу України штучно невіправдано обмежують можливість застосування звільнення від оподаткування ПДВ операції з ввезення на митну територію України інших суден, окрім суден, які «зареєстровані в

Українському міжнародному реєстрі суден та здійснюють міжнародні регулярні перевезення вантажів та/або пасажирів».

Таким чином, всі інші судна, такі як буксиру, лоцманські судна, судна допоміжного флоту, судна днопоглиблювального флоту та інші, окрім позбавлення їх прав на застосування митного режиму тимчасового ввезення, також й не мають можливості скористатися правом на застосування пільги щодо звільнення від оподаткування при ввезенні на митну територію України.

Такі зміни, окрім порушення ст.22 та ст.64 Конституції України, також призводять й до порушення захисту конкуренції. Згідно з ст.4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи влади зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

Також, відповідно до п.4.1.2 та п.4.1.8. Податкового кодексу України податкове законодавство України ґрунтуються в тому числі на таких принципах як:

- «*рівність усіх платників перед законом, недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації - забезпечення однакового підходу до всіх платників податків незалежно від соціальної, расової, національної, релігійної пріналежності, форми власності юридичної особи, громадянства фізичної особи, місця походження капіталу»;*
- «*нейтральність оподаткування - установлення податків та зборів у спосіб, який не впливає на збільшення або зменшення конкурентоздатності платника податків».*

Саме тому, запропонована пільга має застосуватись до всіх суден, а не лише до тих, що здійснюють міжнародні перевезення. Такі обмеження є невідповідними та обмежувальними, пропонуємо запропонований пункт 197.16.2.5. Податкового кодексу України викласти в наступній редакції:

«197.16.2.5. судна, що зареєстровані в Українському міжнародному реєстрі суден».

Такі зміни сприятимуть розвитку всього морського транспорту України, а не лише тієї її частини, що здійснює її перевезення, без врахування службово-допоміжного флоту, вартість послуг якого також безпосередньо впливає на собівартості українських товарів на міжнародних ринках.