

## СТЕНОГРАМА

засідання Комітету з питань енергетики

та житлово-комунальних послуг

20 лютого 2023 року

Веде засідання голова Комітету ГЕРУС А.М.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Два законопроекти: 8172 і 6133. У нас засідання комітету проходить в режимі відеоконференції, 17 депутатів надали згоду на це відповідно. І я пропоную поступити так, як ми поступаємо завжди: проголосувати порядок денний і заодно встановити кворум, скільки в нас сьогодні колег присутні на засіданні комітету.

Якщо немає зауважень, то... Чи є, Михайло? Немає? Немає зауважень.

Тоді ставлю на голосування про затвердження порядку денного, який складається з трьох пунктів: два законопроекти, 8172 та 6133, і "Різне". І відповідно заодно ми і встановимо кворум.

Бондар Михайло Леонтійович.

БОНДАР М.Л. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Волинець Михайло Якович. Волинець Михайло Якович!

Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович. Єфімов Максим Вікторович!

Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. Присутній.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Іоффе Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович. Камельчук Юрій Олександрович!

Кісільов Ігор Петрович. Кісільов Ігор Петрович!

Кіт Андрій Богданович. Кіт Андрій Богданович!

Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. Костюх присутній, за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх присутній, за.

Красов Олексій Ігорович. Красов Олексій Ігорович!

Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. Присутній, за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович. Мулик Роман Миронович!

Нагорняк Сергій Володимирович. Нагорняк Сергій Володимирович!

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За. Присутній. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. Присутній. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. Присутня. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. Присутня. Підтримую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. Присутній. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. Присутній. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

Юрченко Олександр Миколайович.

ЮРЧЕНКО О.М. Присутній. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович – за.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Камельчук з'явився, на місці. Врахуйте мене також, будь ласка.

ГОЛОВУЮЧА. За порядок денний?

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Так, за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. За. Є.

Відповідно у нас 19 голосів – за. Рішення прийнято.

Перше питання порядку денного – це законопроект 8172. Проект Закону про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами та внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів (8172) (друге читання).

Як пам'ятаєте, ми його обговорювали на комітеті до першого читання, у нас була така бурхлива дискусія. Ми домовились тоді, що він потребує доопрацювання до другого читання. І таке доопрацювання відбулося. На мою думку, була знайдена достатньо компромісна редакція. Загалом ми дали більші строки по впровадженню, розуміючи, що це може бути певним чином складнувати. Загалом ми дали додаткові повноваження органам місцевого самоврядування, що важливо тут підтримувати з ними конструктивний діалог, і органи місцевого самоврядування також можуть впливати, і ми поврегулювали деякі питання стосовно тарифу на розподіл, тарифу на передачу.

У нас в даному законопроекті є дві пільги щодо встановлення електрозарядок і накопичувачів. Це пільги стосовно тарифу на розподіл. При встановленні тарифу на розподіл не буде сплачуватися цими компаніями. Є там два роки строк, так? Пільгове приєднання електрозарядок або energy storage, тільки лінійна складова, плата за потужність, ставка приєднання оця не сплачується і ця пільга діє два роки, наскільки я пам'ятаю, так? Два роки.

До речі, недавно Європарламент проголосував, по-моєму, 14 лютого, проголосував так само їхній план розвитку електромобільного транспорту, і там є певні обмеження далі на дизельні автомобілі, на двигуни внутрішнього згорання. В Європі це трошки все швидше відбувається, ми поки що, автомобілі взагалі тут не рухаємося, тільки автобуси. Але вектор, рух приблизно той же самий, і здається, що ми знайшли достатньо збалансовану версію. Відповідно у нас є поправки.

Юрій Олександрович Камельчук, є в нас якісь поправки, які ми хочемо окремо розглянути, чи в нас є запропонована права колонка, яка була вчасно розіслана, і ми розуміємо цю праву колонку, і будемо по ній йти, чи які пропозиції?

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Є одна пропозиція тільки, що стосується якраз от сьогоденного обговорення щодо того, щоб надати можливість органам місцевої влади. Точніше так: зобов'язати комунальні підприємства дотримуватися плану встановлення електрозарядок згідно того, як визначить місцева влада. Тобто у нас це вказано там на початку законопроекту і далі там є. Тобто знайти оцей от компроміс, базуючись, скажемо так, на деяких застереженнях Асоціації міст, що не потрібно там при кожному комунальному підприємстві в найменшому селі і при всіх підприємствах встановлювати ці зарядки. Цей план повинен бути якимось чином розглянутий і затверджений місцевою владою, враховуючи ту чи іншу потребу, щоб у нас не було без якогось там заставляння, скажімо так, комунальних підприємств, які, можливо, і не мають на це відповідно коштів,

робити зарядку в місці, яке, напевно, і не буде там використовуватися для цього, скажімо так. Але вже стосується, звичайно, це розгляду самого конкретного плану встановлення електрозарядок. Я думаю, що якісь рекомендації ми спільно з Кабінетом Міністрів, з Міненерго і Мінінфраструктури могли би розробити для них, які б враховували якраз от реальність, причому реальність не одного року, а наперед. В тому числі враховуючи той факт, який ви згадали, Андрій Михайлович, щодо рішень Євросоюзу, який, зокрема, з 2035 року, якщо не помиляюся, взагалі вирішив заборонити двигуни внутрішнього згорання, і дизельні, і бензинові, а буде дозволено пересуватися тільки електромобілями. В нас попереду лише 12 років, ми за ці 12 років маємо встигнути їх впровадити у відповідне законодавство. І я впевнений, що ми вже до того часу точно будемо всередині Євросоюзу, і ми тоді знову будемо щось доганяти.

Тому в мене, в принципі, прохання висловитися щодо цієї ідеї для того, щоб дозволити органам місцевого самоврядування, спільно з комунальними підприємствами згідно того плану скористатися цим моментом. І якщо така от, може, ще попрошу допомоги секретаріату або вас, Андрій Михайлович, тому що, на жаль, не маю зараз електронного тексту перед собою з технічних обставин.

ГОЛОВУЮЧИЙ. У нас є.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Щоб правильно озвучити, як це буде.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все є, все готується, правка була розіслана, вона має номер 127.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Тільки єдине, що я хотів сказати, більше зауважень в мене особисто і пропозицій немає. Єдине, що хочу подякувати всім учасникам процесу узгодження цих правок, робочих груп, ми справді

багато разів зустрічалися і дискутували, і в тому числі з асоціацією міст, і з представниками приватних компаній. Я сподіваюся, що також, що стосується пропозицій від приватних компаній, будуть враховані інтереси всіх, не однієї тільки компанії, яка пропонувала дещо, що стосується електроскутерів, якщо не помиляюсь, стосується їх швидкості і ваги, і так далі. І, можливо, з цього приводу можна ще надати слово представнику Міністерства енергетики, щоб точно були зняти всі заперечення.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Надамо також їм слово.

Зараз, те, що Юрій Олександрович говорив, це мова йде про правку 127, вона була не розіслана, зараз вона під номером 127. Але це комітетська правка, тому нам потрібно проголосувати, підтримати окремим голосуванням, щоб включити її в таблицю, а потім будемо голосувати по суті.

Спочатку просимо за включення в таблицю цієї правки...

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Вона з'явилася сьогодні, тому, на жаль, в таблиці раніше вона не була врахована.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Значить, прошу тоді хто за те, щоб правку 127 включити в таблицю?

Бондар Михайло Леонтійович.

БОНДАР М.Л. Утримався.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Утримався.

Там додаткові повноваження органам місцевого самоврядування. Ні-ні, вона не надана, це Юрій Олександрович трошки переплутав, вона була розіслана вчасно. Вона була розіслана в тій таблиці, що як і цей... Ми з цим

підходимо, тому що дійсно правка достатньо велика, і ми такі правки розсилаємо, нічого не хочемо в останній момент...

БОНДАР М.Л. Я мав на увазі, що просто сьогодні ще раз виникло питання її обговорення, про те йде мова. То просто з'ясовували, як будемо вирішувати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все було у нас по цьому, так, як традиційно ми працюємо, тому правка була розіслана, в загальній таблиці вона є, навіть біля неї стоїть номер 127.

Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович.

ЄФІМОВ М.В. Єфімов – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Іоффе Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.



ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кісільов Ігор Петрович.

Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Красов Олексій Ігорович.

Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.

Нагорняк Сергій Володимирович.

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. За включення.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ І.С. Юнаков за включення і присутній.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович.

ЮРЧЕНКО О.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. За. Є.

21 – за. Рішення прийнято по правці 127.

Тепер, значить, всі правки у нас є в таблиці. Відповідно слово представнику міністерства. Пан Фарід з нами на зв'язку, бачу.

САФАРОВ Ф. Андрій Михайловичу, доброго дня, шановні колеги!  
Правку абсолютно повністю підтримуємо.

Єдине, просто хочу уточнити. Правка, сама стаття 4, вона складається з двох частин: перша – про те, що органи державної влади і місцевого самоврядування мають затвердити плани щодо розвитку цього напрямку і друга частина – це те, що державні та комунальні підприємства мають відповідно забезпечити необхідну потужність та станції для того, щоб вони функціонували. Враховуючи ту логіку, яку пан Камельчук зазначав, можливо, потрібно додати таку фразу, що відповідно до цього плану розвитку. Для того, щоб не зобов'язувати абсолютно всі комунальні підприємства, які знаходяться десь на відшибі, вибачте, мати ці станції, але лише ті, в яких є ця доцільність. А доцільність має бути визначена відповідно програми розвитку ... *(Не чути)* Пропозиція така.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так, ми дійсно не хочемо зробити якусь дурницю, що комунальне підприємство, яке стоїть там десь там в полі чи в лісі за містом, щоб воно там будувало нікому непотрібні електростанції, але... А тут ця правка дає право виключати...

САФАРОВ Ф. Перша частина дозволяє, скажімо так, вимагає від органів місцевого самоврядування створювати такий план розвитку, а друга зобов'язує всіх встановити позицію, щоб встановлював відповідно до цього плану розвитку. Тобто саме місто або там інший орган місцевого

самоврядування відповідно до свого плану розвитку буде визначати, де її немає.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тобто додати фразу "відповідно до плану розвитку"?

САФАРОВ Ф. Так, так, відповідно до цього плану розвитку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Де, це в кінці через кому? Чи де, чи на початку?

САФАРОВ Ф. Ні, можна: державним та комунальним комерційним підприємствам...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Підприємствам, суб'єктам господарювання державного сектору економіки.

САФАРОВ Ф. Да, ну, наприкінці, дійсно наприкінці: відповідно до їх нормативної чисельності, передбаченої до подібних об'єктів, у випадку їх будівництва та/або реконструкції, відповідно до... та у відповідності з планом розвитку... Зараз він називається...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Програма.

САФАРОВ Ф. Да, затвердженої програми розвитку електрозарядної інфраструктури.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Та відповідно до затвердженої... Та відповідно до затвердженої програми розвитку електрозарядної інфраструктури.

Саме термін "програма розвитку електрозарядної інфраструктури" використовується в першій частині цієї правки. Да, тобто в кінці: та відповідно до затвердженої програми розвитку електрозарядної

інфраструктури. Тобто ми хочемо цим дати можливість, щоб не була зроблена якась дурна робота і не затверджувалися... не тратилися гроші на електрзарядки там, де ніхто не їздить взагалі.

САФАРОВ Ф. Абсолютно вірно.

І більше того, друга частина цієї статті в цій редакції передбачає, що комунальні підприємства можуть встановити це для здійснення господарської діяльності, тобто заробляти гроші на тому, що вони розмістили станції і заряджають, або для власних потреб. А ми тут в будь-якому разі кажемо, що це все має бути узгоджено з планом розвитку... з програмою розвитку електрзарядної інфраструктури...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Тобто в кінці: та відповідно до програми розвитку електрзарядної інфраструктури.

Якісь ще від вас коментарі будуть?

САФАРОВ Ф. По цьому безпосередньо – ні, по інших пунктах є.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, скажіть по інших пунктах, якщо є.

САФАРОВ Ф. Якщо можна, в мене прохання, враховуючи... Пан Камельчук почав про це говорити, у нас є постанова Кабінету Міністрів (зараз, вибачте, секунду) Постанова 1166 від 22 грудня 2010 року, і зміни були 5 січня 2021 року, якою передбачені категорії транспортних...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скажіть, будь ласка, зразу номер правки, щоб ми могли перейти.

САФАРОВ Ф. Вона буде стосуватися номерів 14, 15, 77 та 78, бо вони там... Низькошвидкісний електричний транспортний засіб та персональний електричний транспортний засіб.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є 14, 15.

САФАРОВ Ф. 77 та 78.

ГОЛОВУЮЧИЙ. 14 у нас правка відхилена.

САФАРОВ Ф. Я просто хочу пояснити, термінологію низькошвидкісного легкого електричного транспорту та легкого персонального електротранспорту просто привести в узгодженість з європейськими стандартами до категорії L і обмежувати не 25 кілометрами на годину, а 50, бо вона так вже діє і в постанові по категорії L вже визначено, що 50 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Постановою Кабінету Міністрів?

САФАРОВ Ф. Так. І такий же європейський стандарт. У них насправді два стандарти для двох підкатегорій L: один на 50 кілометрів на годину, інший на 90 кілометрів на годину. Для персонального – це 50, а для низькошвидкісного – 90. Чому? Тому що це доставщики використовують або в містах великих такі чотирьохколісні спеціальні електричні транспортні засоби для здійснення доставок. Навіть якщо йти не радикально і не підвищувати до 90 кілометрів на годину, просто пропозиція і там, і там встановити 50 кілометрів, а не 25 і 30, тому що якраз ми тоді будемо в узгоджені з постановою Кабінету Міністрів – раз, з європейськими стандартами – два і третє – ми не обмежуємо ринок до там окремих категорій компаній, які здійснюють діяльність на ринку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, ми точно не хочемо під якісь окремі компанії писати, тому краще узгоджувати з європейськими нормами і з Кабміном. Це стосується правки 15, 50 кілометрів, так? Правка 14 нам не потрібна вона, взагалі нічого з нею робити?

САФАРОВ Ф. Це стосується двох дефініцій, насправді просто двох дефініцій: низькошвидкісного легкого електричного транспортного засобу і легкого персонального електротранспорту. Потрібно, що...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ще раз, Фарід, секундочку. Правка 14 відхилена. Вона може залишатися відхиленою? В чому проблема?

САФАРОВ Ф. Да, вона може залишатися відхиленою.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все. Тоді, значить, її забули.

Тільки правка 15. Ще які правки? 77, 78.

САФАРОВ Ф. Вона того ж самого стосується – зміна цього визначення.

ГОЛОВУЮЧИЙ. 77, 78. Нам тоді... Все, те, що стосується швидкості, ми, якщо замість 25 поставимо 50, все решта тоді нам воно не принципово і непотрібно.

САФАРОВ Ф. Так. При першому читанні була технічна помилка, тому що обмеження цих категорій зробили по вазі, це не зовсім коректно. Ми запропонували змінити по категорії критерію швидкості, швидкість просто встановили 25 і 30 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Фарід, секундочку. Є правка 14, вона про швидкість нічого не говорить, автор Репіна. Є перед вами таблиця?

САФАРОВ Ф. Відкриваю, секунду буквально.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Вона про швидкість нічого не говорить, вона відхилена, нехай собі буде відхилена, щоб ми зараз, чим менше зараз будемо заплутуватися в окремих правках, тим краще. Бо ми вже один раз товариство голосували, думали, що...

САФАРОВ Ф. В 15-й є, і там діапазон до 25 кілометрів на годину. Пропозиція... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все. Про 15-у зрозуміло, тут зрозуміло. Будемо далі.

14-а, цього немає, знімаємо її з розгляду. Як запропоновано робочою групою в таблиці, так нехай і буде.

САФАРОВ Ф. Добре.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Підходить. Добре. Правка 77. Як запропоновано...

САФАРОВ Ф. Я вибачаюсь, далі у мене просто скинули мені оновлену, ще є 16 правка, яка врахована частково. Якраз в 16 правці, я вибачаюсь, і потрібно 30 кілометрів теж змінити на 50.

ГОЛОВУЮЧИЙ. В 16 правці я не бачу... Бачу, в правій колонці.

САФАРОВ Ф. Європейська категоріація каже про 90 кілометрів на годину, але ми погоджуємося і на 50. Тобто щоб не...



ГОЛОВУЮЧИЙ. Тобто правка номер 16 так само 50 кілометрів, щоб було, да?

САФАРОВ Ф. Так, будемо вдячні.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це як би ті кілометри за годину не зовсім наша діяльність.

САФАРОВ Ф. Я розумію. Просто треба бути узгодженими...

ГОЛОВУЮЧИЙ. В правій колонці просто... Да, все, я зрозумів, да. Значить, 5 кілометрів за годину – в 15 правці і в 16-й... В правій колонці відносно 15-ї і відносно 16-ї ставимо: 50 кілометрів за годину. Зрозуміло.

САФАРОВ Ф. А 77,78, я бачу, що відхилено. В принципі, все, 15-а, 16 правка вирішує все питання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. О'кей.

САФАРОВ Ф. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все, якщо немає заперечень, тоді ми 14-у і 77-у, 78-у не рухаємо, а тільки 15-а, 16-а ставимо 50, так, як в постанові Кабміну, і так, як є в європейських правилах. Тобто...

МАЛЕЦЬ Ю. А можна питання стосовно цих правок?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, прошу, звичайно.

МАЛЕЦЬ Ю. Дуже дякую.

Юлія Малець, компанія "Болт". Ми надавали саме через Американську торгівельну палату свої зауваження до цих правок. Там справа в тому, що якщо ми ставимо: 50, то фактично ми об'єднуємо дві категорії транспорту – це мопеди і електросамокати. А вони за європейськими директивами звільнені від регулювання такого, як, наприклад, отримання прав на водіння цим транспортним засобом. Якщо ми об'єднуємо в швидкості, категорії за швидкістю дві різні категорії транспортних засобів, фактично вони можуть регулюватися один і таким самим чином. Тому саме ми і просили розділити.

Має сенс зробити окреме визначення для мопедів там і інших транспортних засобів, які мають швидкість 50, і зробити окреме визначення для легкого персонального електротранспорту фактично, той, що має нижчу швидкість і за європейськими директивами він звільняється від регулювання такого, як отримання, наприклад, прав.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Фарід, а скажіть, будь ласка, а для чого ще раз ми це робили? Це для того, щоби ті, хто їздять на електросамокатах права отримували, чи для чого?

САФАРОВ Ф. Ні, ні, зрозуміло, що ні.

Дивіться, ми... Пані Юлія, можна я прокоментую? Пані Юлія, а підкажіть, будь ласка, чи не можна це на рівні постанови вже визначати, коли іде субкатегоризація всіх транспортних засобів? Тобто в нас на рівні закону ми даємо загальне визначення і постанова вже регламентує категорію L під різні: там L1, L7 і так далі.

МАЛЕЦЬ Ю. Я не певна, чи можна це визначити на рівні постанови, просто в європейському законодавстві воно все іде в одній директиві, фактично одразу одне визначення за іншим іде. Чи будемо ми потім робити такі підкатегоризації?

САФАРОВ Ф. Вона вже є. Вона вже є насправді, просто в постанову потрібно буде внести зміни, які будуть...

ГОЛОВУЮЧИЙ. А якщо не буде змін в постанові?

САФАРОВ Ф. Буде, тому що ця правка якраз була від, на це зауважував радник пана Кубракова, якраз про те, що вони прописували і вони вбачають в цьому ризик, і що потрібно потім, вже просто на рівні постанови, оцю категоризацію підводити під норми нашого закону. Тобто в законі нарешті з'являється ця дефініція, а далі вони вже в категорію L розписують з певними обмеженнями. Ми ж кажемо, до 50...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Секунду, Фарід. Фарід, секундочку. А якщо не буде змін в постанову, який практичний ефект від нашої правки буде? Немає змін, Кабмін зайнятий важливішими справами, змін немає, що відбувається на практиці?

САФАРОВ Ф. Ні, ми не призводимо до того, що від когось будуть вимагати, щоби було водійське посвідчення, це зрозуміло. Ми просто в регулювання електричних транспортних засобів вводимо дві нові дефініції, але під них вимоги щодо наявності водійських прав наразі немає в законодавстві.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід, який буде практичний наслідок того, що ми прийняли цю правку, що відбудеться після того, як закон буде підписаний?

САФАРОВ Ф. Ми вводимо цю категорію і надалі ті законодавчі зміни, які будуть, законодавчі на рівні закону або підзаконних актів, вони будуть вже використовувати цю термінологію. Але всі обмеження по швидкості, по

вимогах до наявності водійського посвідчення і так далі, вже не цим законом регулюватись, а будуть окремо регулюватись...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід, нам буде простіше, і я тоді не буду по десять раз повторювати, якщо ви просто дасте відповідь на питання. Що буде на практиці після того, коли ця правка буде проголосована і закон стане законом? Відповідь: нічого або щось. Опишіть тоді що. Що відбудеться на практиці?

САФАРОВ Ф. У нас виникає дефініція, під яку мають потім розвивати підзаконні акти, бо в нас цієї дефініції наразі в законодавстві немає, і це велика проблема.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Але дефініція до практики має далеке відношення. Що відбувається на практиці: ніякі нормативні акти більше не прийняті, а просто прийнятий закон, що, який практичний ефект? Нічого на практиці не відбувається тоді? Як і в житті звичайних людей, які їздять на мопедах, на самокатах, ще на чомусь, щось відбудеться?

САФАРОВ Ф. Без підзаконки, ні, не відбудеться. А для того, щоб підзаконка з'явилася, потрібна дефініція, яка дає граничну верхню планку, а далі вже регулювання всередині мають відбуватися на рівні постанови Кабінету Міністрів.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Секундочку. Але ж сьогодні навіть ми не прийняли дефініцію, але є постанови Кабінету Міністрів, які щось там регулюють і встановлюють 50 кілометрів. Тобто навіть без наших дефініцій вторинне законодавство є.

САФАРОВ Ф. Погоджуюсь, що воно є. Але логіка в тому, що вона є тільки з точки зору технічного регулювання, а не подальшого регулювання діяльності низькошвидкісних електричних транспортних засобів. Це нова галузь, яка розвивається у сфері логістики доставки і так далі, і її потрібно буде регулювати. Для того, щоб її регулювати, має з'явитись дефініція, на підставі чого цей напрямок буде регулюватися. Тобто це така стратегічна правка.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре. А якщо ми залишаємо те, що було 25 кілометрів за годину, то тоді ж що, чим ця дефініція погана на практиці? Це означає, що мопеди не зможуть їздити, чи як, чи хто не зможе їздити, кому стане гірше, кому стане краще? От якщо так, як в таблиці було запропоновано – 25, що стане краще, що стане гірше?

САФАРОВ Ф. Гірше буде наступне, що подальше регулювання не зможе використовувати цю термінологію, оскільки вона не буде покривати ту категорію транспортних засобів, які їздять при швидкості більше ніж 25 кілометрів на годину і менше ніж 50. Від цього толку не буде для Мінінфраструктури з точки зору регулювання далі цих транспортних питань. Просто це не є предметом цього закону. Тому узагальнена дефініція в рамках електричних транспортних ... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Але ж якийсь новий термін буде для тих, хто їздить від 25 до 50 кілометрів, воно якось буде прописано?

САФАРОВ Ф. Не буде, не зможуть регулювати, тоді вони будуть шукати можливість в закон в якийсь внести зміни і категоризувати ці дефініції...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Але ж це неправда. Сьогодні ми цей закон не прийняли, але вже Кабмін щось регулює і вже придумав значення 50, навіть без нашого закону. Чому він тоді не зможе?

САФАРОВ Ф. L категорія, це на рівні постанови технічний регламент по транспортних засобах. Але регулювання, на даний момент будь-які регулювання з точки зору законодавчого рівня відбувається по категоріях швидкостей, не по категорії технічних регламентів, які є на рівні постанови. І виходить, що вони своєю політикою впроваджують... не можуть впроваджувати без наявності цієї дефініції.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід, ви нас втягнули в якесь транспортне питання, в якому ми не сильно як би розбираємося. Є Міністерство інфраструктури тут приєднане?

ГРИБ В.О. Але воно не завадить, Андрію Михайловичу, якщо ми приймемо. Це дасть тільки можливість рухатися далі, ми ж нічого тут поганого не робимо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. З того, що я розумію, що є пересторога.

По-перше, чи є Міністерство інфраструктури або можна його покликати? Це ж все-таки електротранспорт.

\_\_\_\_\_ . Андрій Михайлович, у мене є уточнююче питання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Секундочку, я сформулюю своє питання, чого я оце вчепився до того.

Я розумію, що може бути ризик, що необхідно буде отримувати права як на мопед так, і на електросамокат.

САФАРОВ Ф. Ну, ні, Андрій Михайлович, дивіться, у нас є чітко вимоги законодавства відповідно, на що саме потрібно отримувати ці водійські посвідчення. Воно є вже, регулюється певним чином. Коли ми кажемо, що є певна категорія, узагальнена категорія, під яку є субкатегорії, і ми визначаємо максимально граничну швидкість для цієї категорії. Кожна категорія, субкатегорія ця, буде мати своє регулювання. Наразі водійське посвідчення, наприклад, потрібне на транспортні засоби від такої-то швидкості. Якщо це низькошвидкісний або легкий персональний електричний транспорт швидкості, меншої за ту норму, то нікому не потрібно отримувати посвідчення. Ми навпаки, ми трохи розширюємо, ми не звужуємо, а залишаємо діапазон цієї гнучкості, от і все. Ми не створюємо перепон нікому або не вимагаємо, цією нормою не з'являться вимоги щодо отримання водійського посвідчення.

\_\_\_\_\_. Я перепрошую, але це зараз ніде не прописано.

САФАРОВ Ф. І немає тієї вимоги, про яку ви кажете, що відповідно вони будуть вимушені отримувати водійські посвідчення. На підставі чого у вас виникає...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я скажу, на підставі чого таке твердження. Тому що згідно цього визначення, яке ми приймаємо, згідно такого визначення існує одна категорія, де транспорт їздить від нуля до 50, відповідно і регулювання цієї однієї категорії має здійснюватися одними правилами, тому що це одна категорія. Для водії мопедів потрібні права?

\_\_\_\_\_. Потрібна категорія АМ, наскільки я розумію.

САФАРОВ Ф. Певної швидкості, так. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. А в даному випадку... Фарід, а у даному випадку не існує мопед чи не мопед, існує просто легкий персональний електротранспорт. Так само, коли є легковий автомобіль, він може бути седан, він може бути джип, він може бути пікап чи ще щось, на це потрібні права. Немає прав на автомобіль седан чи на автомобіль універсал.

САФАРОВ Ф. Тут трохи інакше. ...*(Не чути)* L, яка об'єднує оці всі маленькі транспортні засоби. Оця категорія L має субкатегорії, і до кожної субкатегорії є своє регулювання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід, у мене прохання. Давайте без категорії L. Я дивлюся правку, дивлюсь закон, тут немає ніякої категорії L. Тут є категорія, яка називається легкий персональний електротранспорт. Про які ви різні категорії говорите?

САФАРОВ Ф. На рівні постанови визначено технічне регулювання, категоризація транспортних засобів. І ми кажемо про те, що от різні категорії відповідно до цієї постанови будуть якраз підпадати під регулювання...

ГОЛОВУЮЧИЙ. А якщо не будуть, тоді буде що?

САФАРОВ Ф. Дивіться, ну, ми ж не можемо в будь-якому рішенні, це ж має бути поступове державне регулювання, поступове. Для цього потрібен перший фундаментальний крок – має з'явитися дефініція.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Розумієте, можна сказати перше слово, але ти міг сказати, почати говорити...



САФАРОВ Ф. ...мають далі відбуватися інші кроки ...*(Не чути)* Тобто яким чином ми...

\_\_\_\_\_ . *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я розумію. Ще раз: ми говоримо, що все, що від нуля і до 50 – це одна категорія.

\_\_\_\_\_ . *(Не чути)*

\_\_\_\_\_ . Якщо ви напишете 25, то те, що їде 35, вже не буде апріорі персональним легким...

\_\_\_\_\_ . Тобто ми вносили від нуля до максимального.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А що у нас було в редакції першого читання по цьому написано? Може, ця правка взагалі непотрібна, чи потрібна, може її відхилити тоді?

САФАРОВ Ф. Ні, потрібна. Там була помилка в тому, що було визначено по вазі.

\_\_\_\_\_ . Це перше читання, взагалі 90, там...

*(Загальна дискусія)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так тоді за такою логікою, якщо там стоїть в першому читанні було 90 і вірити в цю логіку, що далі Кабмін може ділити, то тоді може бути і 90. Ми можемо, виявляється, поставити любую цифру, хоч тисячу кілометрів за годину можемо поставити, а, типу, Кабмін далі може поділити. Але я сумніваюсь, що воно так працює, тому що ми чомусь

вписуємо якісь конкретні цифри. Чому ми тоді вписуємо зараз 50, а не 90? Чому ми вписуємо, якщо потім Кабмін може поділити, Фарід, так може нам тоді вписати 120, а потім Кабмін собі поділить, як вважає за потрібне.

САФАРОВ Ф. Не зовсім. Для цього у нас є дефініція звичайного електричного транспортного засобу, не низькошвидкісного, там же ж формування "низькошвидкісний". Тобто передбачається обмеження, а що таке низька швидкість, і ми тут вказуємо, і ми тут якраз...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід, а скажіть, будь ласка, скільки в містах максимальна швидкість, з якою можна їздити автомобілям?

САФАРОВ Ф. 50... А, максимальна?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Максимальна.

САФАРОВ Ф.К. 50 плюс 19.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, плюс 19 – це вже порушення, Фарід, ви ж колишній працівник Міністерства інфраструктури. Це вже порушення. Це просто воно не карається це порушення.

Так от максимальна швидкість у містах – 50, а ми говоримо, що низькошвидкісний транспорт – 50. Так 50 – це не низька швидкість, це максимальна у містах.

САФАРОВ Ф.К. В деяких місцях можна їхати 80 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А в деяких можна і 20, там, де знак стоїть 20.

САФАРОВ Ф.К. Я розумію. Мається на увазі, що обмеження двох категорій є 50 кілометрів на годину і 80 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нам потрібно Міністерство інфраструктури, знайдіть їх швидко.

САФАРОВ Ф.К. Якщо дозволите, я передам слово якраз радник міністра інфраструктури, нехай прокоментує тоді.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, якщо можна, нехай прокоментують.

САФАРОВ Ф. Так, будь ласка.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Просто це питання трохи як би для нас нове і...

КИТІНА М. Доброго дня!

ГОЛОВУЮЧИЙ. Доброго дня! Представтесь, будь ласка.

КИТІНА М. Марина Китіна, радник міністра інфраструктури з питань розвитку електромобільності. Скажіть, будь ласка, про що ми зараз говоримо, тому що я щойно зайшла, можна 2 хвилини, що треба пояснити, яку саме норму.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Значить, ми даємо тут дефініцію, вводимо поняття "легкий персональний електротранспорт". Це колісний транспортний засіб, який оснащений чи приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електроенергії із потужністю у

діапазоні до 1000 ват одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до... І стоїть питання: до 25 кілометрів на годину чи до 50 кілометрів на годину?

КИТІНА М. Якщо йде мова про саме персональний транспорт, а це категорія скутерів, моноколес і мопедів, то це так і є – 25 кілометрів. Якщо ми говоримо про низькошвидкісний, який відноситься до категорії L, який зазначений, що він має їхати до 45-50 кілометрів на годину і має вагу до 600 кілограмів і в законі... в постанові є, що його габарити можуть сягати навіть по висоті автомобільного, це квадрицикл і квадроцикл – категорія, не перевищувати 2 тисячі 500 міліметрів, в той час, коли седан – десь 1,5 до 2, це говорить про те, що це транспорт, який може використовуватися для доставки і він може навіть мати на собі кабінку, тому в нього такі характеристики.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

КИТІНА М. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Марино, не знаю, про що ми говоримо, ми говоримо про легкий персональний електротранспорт. Визначення: легкий...

КИТІНА М. Тут 25 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Повинно бути 25 чи 50?

КИТІНА М. Ні, тут 25. Я говорю про категорію L, яка має зовсім інші габарити.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Марино, секундочку, секундочку. Легкий персональний електротранспорт. Ви вважаєте, що 25 кілометрів має бути?

КИТІНА М. Так.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тому що...

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Секундочку. Зараз я говорю про правку там, де саме легкий, власне, легкий персональний.

Хорошо. Марино, тоді далі. Значить, ви вважаєте, що 25. Тому що Фарід каже, що потрібно ставити 50, а далі вже Кабмін буде розділяти їх на ці L1, L2. Така позиція була Фаріда. Ви вважаєте це правильно ставити вищу швидкість 50, а нехай Кабмін потім розділяє, чи ні?

КИТІНА М. Ні, дивіться, якщо ми говоримо про персональний, то це 25. Якщо ми говоримо про низькошвидкісний L7, туди може ще відноситися L6, тому що там ще в кожній категорії є підкатегорії А, В, С, то ми говоримо про 50.

САФАРОВ Ф. Андрій Михайлович, вибачаюся, от експерт сказав, все, погоджуюся.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А хто це говорить?

САФАРОВ Ф. Фарід. Це я просто неправильно зрозумів зауваження, тому вибачаюся, я одразу попросив ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тобто а наступне в нас іде низький швидкісний легкий електричний транспортний засіб, це вже може бути до 50. Так?

КИТІНА М. Так.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

КИТІНА М. Немає категорії в Україні транспорту, яка може їздити до 30 кілометрів на годину саме низькошвидкісний в категорії L. Якщо ми її вводим, це поняття вже є, тому нам просто його привести до ладу і показати, що він може їздити до 50 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А як тоді 15 правка, як у нас врахована частково? Фарід, у вас є вона під рукою? Бо я не бачу, вона в правій колонці відображена.

Миколо, як вона в правій колонці відображена?

\_\_\_\_\_. Вона тут відображена.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Де вона тут відображена, тут не відображена, тут відображено оце, а не оце.

\_\_\_\_\_. Тут просто некоректно таблиця зроблена. По суті, це воно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Що по суті, тут легкий персональний електротранспорт, а тут низькошвидкісний, тобто ми дві категорії зліпили в одну. Так я розумію?

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

САФАРОВ Ф. Андрій Михайлович, я вибачаюся за те, що заплутав. 15 правка – залишаємо 25, а 16-а – до 50 просимо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все, нарешті.

Чи правильно я розумію, що тоді 15 правка може бути просто врахована, а не врахована частково?

САФАРОВ Ф. Ми зауважень до 15 правки не маємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тоді правка колонка може бути просто, 15-а врахована, і ми її переносимо в правку колонку, або ми її окремо проголосуємо.

\_\_\_\_\_. У нас було 600 кілограм ...*(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скажіть, будь ласка, для легкового персонального електротранспорту має бути вказана вага чи не обов'язково?

\_\_\_\_\_. Має бути.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скільки вага?

\_\_\_\_\_. До 100 кілограмів може бути.

САФАРОВ Ф. Ні, для персонального запитання. Не має бути обмеження, просто швидкість.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Просто швидкість – цього достатньо. О'кей, щоб ми не переписували ту правку.

І правка 16: низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб.  
Тут ставимо швидкість яку?

САФАРОВ Ф. По тексту: що є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину.

ГОЛОВУЮЧИЙ. 50.

САФАРОВ Ф. ...поріг 90 на 50 замінюємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозумів. Тобто правка 16: це є не більше 50 кілометрів на годину і маса не більше ніж 600 кілограм.

САФАРОВ Ф. Так.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Я пропоную тоді, щоб ми не заплуталися, оці дві правки, ми в них розібралися, оці дві правки зараз окремим голосуванням тоді проголосувати відповідного до того консенсусного рішення, яке тут є, щоб їх разом...

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Андрію Михайловичу, в мене є ще організаційне...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Прошу. Юрію Олександровичу, прошу.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. А перед тим ще, користуючись нагодою, Марину Китіну вітаємо з днем народження, у неї сьогодні день народження.

Але питання по суті. Чи ці врахування категорій в майбутньому можуть нас десь у нашому законодавстві українському привести до того, що ми будемо якимось чином ...*(Не чути)* для легкого транспорту персонального враховувати чи ні? Чи є таке регулювання десь в Європі? Якщо можна,



когось попросити прокоментувати це. Чи це є такий заклад на майбутнє, чи це не пов'язані речі?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Чи цей транспорт якимось має своє регулювання щодо заправок, щодо електрозаправок чи як? Поганий зв'язок трохи просто.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Я повторюю, можливо...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Можна повторити питання.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Я мав на увазі, чи є вже в Європі ...*(Не чути)* десь вже передбачено якісь окремі категорії заправок саме транспорту, можливо, для цього легкого персонального транспорту, і чи ми будемо це в майбутньому враховувати в нашому законодавстві?

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фарід або Марина, може хтось в курсі? Прошу.

САФАРОВ Ф. Для низькошвидкісних електричних транспортних засобів використовуються ті ж самі станції підзаряджання, як і для звичайних електричних транспортних засобів або пониженої потужності.

Передаю слово Марині, щоб вона прокоментувала.

КИТІНА М. Так, Фарід вірно сказав, що можна заряджати такі транспортні засоби лише на ...*(Не чути)*, тобто це максимум 6,6 кіловат на зарядних станціях публічних, а взагалі 98 майже відсотків таких транспортних засобів заряджаються від звичайної розетки в 220. Тобто не потрібно приводити його в додаткове регулювання...

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Дякую. Дякую за відповідь.

КИТІНА М. Будь ласка.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

І в нас ще, дивіться, в нас ще так само правка 115, вона фактично дублює правку номер 15. Правильно? Вона слово в слово однакова. Слово в слово однакова, тому її також врахувати.

Прошу.

ХЛАПУК М.М. Колеги, дякую за обговорення, це абсолютно не профільне обговорення для нашого комітету. Але оскільки ми вже включилися в цю тему, я зараз відкрив зведену резолюцію про конструкцію транспортних засобів, категорію L, якщо ви про неї кажете. І я дивлюся, що категорія L в перекладі – це менше ніж 4 колеса. Натомість в правці ви кажете 2, 3, 4 колеса, тобто це вже невідповідність, це вже питання про те, що це не повністю пропрацьовано узгоджене питання.

Плюс у мене загалом виникає питання, а чому саме енергетичний комітет має займатися питаннями категоризації транспортних засобів, навіщо це нам? Я знаю, наприклад, як пішохід, як користувач, що основна проблема цих транспортних засобів полягає в тому, де вони мають знаходитися, в межах дороги чи в межах пішохідної зони. Якщо в межах пішохідної зони, то очевидно, там низькошвидкісних, які будуть рухатися більше ніж 18 кілометрів на годину – це вже небезпека для пішоходів. Якщо вони будуть рухатися на дорозі, вони є повноцінними учасниками дорожнього руху, так, вони можуть і мають рухатися зі швидкістю до 50 кілометрів за годину, щоб не створювати проблем для інших учасників дорожнього руху, і очевидно, мають отримувати водійські права, як отримують водійські права мопедисти, які отримують категорію A1.

Крім того, в правилах дорожнього руху для категорій автотранспортів взагалі не визначена швидкість, там визначена потужність, окремо для

механічного транспортного засобу, окремо для мопеду, що є механічний транспорт. Це всі знають абсолютно, хто хоч раз самотійно складав іспити і отримував посвідчення на право керування транспортним засобом, а не купував його.

У мене низка питань виникає. І скажіть мені просто одне, чи це справді пропрацьовані питання, пропрацьовані правки, чи ми можемо їх впевнено прийняти, щоб потім від колег з транспортного комітету і від Міністерства інфраструктури не отримати зауваження, а навіщо це ви приймаєте і чому ви вносите непрофільні зміни в наші законопроекти?

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Максим Миколайович, я трошки дам відповідь. Ваше питання доречне і логічне, але деякі з них були би ще більш актуальними під час першого читання. Тому що прийнявши це в першому читанні, ми вже вв'язалися у визначення "електротранспорту" і в деякі інші такі моменти, які стосуються електротранспорту.

Але наш комітет користується авторитетом і нам передають законопроекти. Я говорив з паном Юрієм Кіселем, казав, що, можливо, це ваш законопроект, а він каже, нічого, розглядайте ви. І в даному випадку у нас тут є і представник Міністерства інфраструктури, яка сказала свою думку, і є представник компанії, як правильно назвати, легкого персонального електротранспорту, тому у нас інклюзивний процес обговорення і прийняття законопроектів. Тому в цій ситуації, коли ми вже пішли в перше читання, нам залишається лише одне: довести його в другому читанні так, щоб він був правильний, збалансований, і розібратися навіть в тих питаннях, які ми розглядаємо, іншого шляху у нас вже немає.

Фарід, якщо у вас...

\_\_\_\_\_ . Тільки про триколісний чи чотириколісний. Дайте, будь ласка, відповідь.

САФАРОВ Ф. Тут якраз пані Марина зазначили, що, безпосередньо, українська постанова регулює і в тому числі дозволяє двох, трьох та чотириколісний. Тому воно у відповідності.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Значить, я тоді пропоную, щоб ми підтримали правку 15 повністю, щоб ми підтримали правку 16, але там вказується, що є менше або дорівнює 50 кілометрів і вага 600 кілограм, тобто врахували частково її. І правка 115 – підтримати.

\_\_\_\_\_. І там же 117 правка, там, де 30 кілометрів, те ж саме... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зараз, де та правка 117.

Да, значить, правку 15 і 115 ми просто підтримуємо. Правку... Стоп, а ще є правка 116: 90 замінити словами...

\_\_\_\_\_. Враховується також.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Неважно. Ми її давайте, щоб уже не путатися. Значить, правка 15 і 115 ми підтримуємо, а правка 16 і 17 ми враховуємо із словами, що не більше (16 і 117) 50 кілометрів і не більше ніж 600 кілограмів.

\_\_\_\_\_. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні-ні, він трошки про інше говорив. У відповідності до... Ні, воно просто піде в таблицю, щоб ми тематично, да, я потім запам'ятаю, просто ми зараз тематично, це швидкість, вага, і тематично це...

Хто за те, щоб ці дві правки врахувати повністю і дві врахувати частково, там, де частково, там є швидкість 50 і вага 600.

Хто – за, прошу проголосувати.

Бондар Михайло Леонтійович.

БОНДАР М.Л. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Волинець Михайло Якович.

Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Секундочку. Правильно розумію, Міністерство енергетики, так нормально? Радник міністра інфраструктури, так нормально? Нормально. І представниця компанії, яка там мала свої заперечення, так нормально?

КИТІНА М. Якщо ми робимо два окремих визначення для легкового персонального з обмеженням 25 і 50 – окрема категорія, яка буде включати вище з 25 до 50, абсолютно нормально.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Все. Тобто всім нормально. І це дуже правильно, що ми знайшли рішення, яке всім нормально.

Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За. Щоб ми так всі правки приймали завжди.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Стремимся. Як буде українською правильно сказати? Прагнемо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович.

ЄФІМОВ М.В. Єфімов – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Іоффе Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Камельчук – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кісільов Ігор Петрович.

Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. Костюх – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Красов Олексій Ігорович.

КРАСОВ О.І. За, підтримую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. За, підтримую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.

МУЛИК Р.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є.

Нагорняк Сергій Володимирович.

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. Підтримую після такої дискусії.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ І.С. Юнаков – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович.

ЮРЧЕНКО О.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. За. Є.

24 – виходить, рішення прийнято, за.

Так, є ще в нас якісь тут пропозиції? У нас там була запропонована права колонка, є одна, яка не була запропонована ні "за", ні "проти" до обговорення. Якщо є в когось бажання підняти її, то піднімаємо, якщо ні, то тоді голосуємо праву колонку.

ГРИБ В.О. Ні, а там ще правки були Олексія Юрійовича – 70 та 95.



КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да-да, Андрій Михайлович, я хочу...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, вам слово.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да, дякую.

Колеги, от я ще раз уважно перечитав. Дякую, Андрій Михайлович. Дивіться, про що йде мова. Дозволити операторам систем розподілу за дозволом власника встановлювати повітряні лінії електропередач до 10 кіловольт та підземні на глибині не нижче 0,5... пів метра. І от я...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Номер правки? Номер правки підкажете?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Номер 70 і 95.

Як вона формулюється? Операторам систем розподілу на землях державної або комунальної власності. Мова не йде ні про яку приватну власність, мова йде про землі державної та комунальної власності. Але ми знаємо, що дуже часто немає документів цих органів. Так от за дозволом власника кидати ці воздушні... повітряні лінії. Це на сьогодні вкрай актуальне питання як на мене. І дозволу... Тут же чітко говориться, що без дозволу це не робиться, за дозволом власника, але у випадках, коли в нього немає документів на цю землю, бо там твориться, там своя біліберда з цими документами. Но ми ж хочемо мережі розвивати і вирішувати нагальні проблеми забезпечення і живлення споживачів. Я не бачу там нічого такого страшного. Андрію Михайловичу, подивіться уважно. Не йде про приватну власність, тільки державна та комунальна власність.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я дивлюся, правка 70. "Не потребують відведення у користування земельні ділянки для розміщення та будівництва оператором системи розподілу повітряних ліній електропередачі напругою до 110

кіловольт (включно) та кабельних ліній до 150 кіловольт (включно), які знаходяться на глибині нижче 0,5 метра від поверхні ґрунту".

Це от перша частина, тут не йде мова про те комунальне чи не комунальне, тут всі...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Там даліше, там трошки нижче, десь на 5 рядків нижче. "Будівництво повітряних ліній напругою до 110 кВ та кабельних ліній...

ГОЛОВУЮЧИЙ. ... що здійснюються третіми особами на підставі відповідного договору з оператором системи розподілу та операторами систем розподілу на землях державної або комунальної власності, може здійснюватися за відсутності документа...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. На землях державної та комунальної власності може здійснюватися...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Те, що в правій, я так розумію, воно враховано, просто витікає з іншої правки. ...та/або операторами ...*(Не чути)* на землях державної та комунальної власності, може здійснюватися за відсутності документа, що засвідчує право власності чи користування земельною ділянкою за умови отримання дозволу (дозвіл розпорядника земель державної або комунальної форми власності для використання цих... У разі, якщо у місячний строк з дня реєстрації клопотання про надання дозволу...

Дивіться, Олексій Юрійович, тут же мова йде не тільки про ті, там навіть щось збудовано, а тут мова йде про те, що всі інші, всі нові так можуть будуватися. Плюс, Олексій Юрійович...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Дивіться, ще раз, от як я розумію банальну ситуацію. Є якісь там виробництва, так, або ще якийсь потенційний

споживач, йому треба електроенергія. Він домовився з ОСР про будівництво там цієї лінії або кабелю. Я ж розумію, що там шантаж йде з боку цього власника землі, ми ж розуміємо, що без хабара він не кине туди цю лінію. Розумієте?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Моє питання було не проте, моє питання було, буде стосуватися і нових.

Дивіться, два принципи, на яких я особисто стою. Це принцип перший. Ми такі речі маємо проговорювати з Асоціацією міст, з органами місцевого самоврядування, і багато з них є адекватних людей. Багато з них є адекватних. Зрозуміло, що депутати, які сидять у міськрадах, вони би хотіли все самі голосувати, самі погоджувати. Але органи місцевого самоврядування складаються не тільки з депутатів – є просто фахівці, є мери міст. І дивіться, от є земельна ділянка, яка є державної власності або комунальної власності, її взяли в оренду, взяв її в оренду якийсь приватний бізнес і нею користується. Цей приватний бізнес може без дозволу облenerго просто приєднатися, кинути до проводів і взяти собі електрику? Не може. А в даному випадку, якщо якийсь бізнес взяв в оренду комунальну землю, то тепер ...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Домовилися, з ОСР вони домовились, що туди буде живлення. Розумієте?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні-ні, секунду. Домовилися з якимось бізнесменом-1, а є бізнесмен-2, який взяв цю комунальну ділянку в оренду, форма власності не змінилася. Але він орендує і на цій комунальній ділянці він розвиває якесь своє підприємство чи якийсь бізнес, чи щось він там робить, і через його ділянку мають право протягнути, яка форма власності комунальна, але в оренді вона, можливо, навіть він взяв через аукціон її в оренду, заплатив дорого за цю оренду.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Там же говориться: за умови дозволу власника. Тобто власник має дозвіл дати на це, там же пишеться. Просто мова йде: за відсутності документу. Я знаю, що у кучі ОМС, там державних, в них документів просто, в них немає актів, розумієте. Воно там числиться в кадастрі, що...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться, Олексій Юрійович, я вам скажу так, це питання, на мою думку, було варте попереднього обговорення на робочій групі з органами місцевого самоврядування. Мені отак з ходу, я покладаюся на думку...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я з вами погоджуюсь, дивіться, то я... Давайте, я пропоную так, я розумію, що так наслух воно погано сприймається, я проговорю з Асоціацією міст. А коли в залі буде законопроект?

ГОЛОВУЮЧИЙ. В залі ми плануємо, щоб воно було ближчим часом, 23-го...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я спробую зараз проговорити, но, якщо б ми з вами так би домовилися, якщо вони підтвердять, ви ж там на трибуні будете стояти, то тоді відповідна реакція, якщо вони не проти цього.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А можна...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я розумію ваші побоювання, але, ну, як на мене, ця правка спонукає до розвитку, сприяє розвитку мереж. Розумієте? Це те, що зараз...

ГРИБ В.О. Абсолютно вірно. А так ми тільки даємо можливість підземні комунікації, кабелі... І це, по-перше, набагато дорожче, по-друге, буде викликати дуже багато запитань.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться, в мене пропозиція є. Тут було обговорення, і робоча група про це говорила... Я бачу, Іван Сергійович, я дам слово. Обговорювала, значить, і так чи інакше, якщо це питання там обговорювалося на робочій групі, ... *(Не чути)* зрозуміли його плюси і мінуси. Так трошечки мені більше хочеться покладатися на ту думку, яка була сформована вже в процесі обговорення, тому що обговорення завжди дає кращий результат, ніж його відсутність.

Я пропоную наступне, якщо ця правка була нормальна – проговорити її з Міненерго, з Асоціацією міст і ті всі, хто брали участь, зацікавлені були в цьому, якщо вона нормальна – ми або пробуємо її проголосувати в залі, або, якщо вона нормальна, її всі сприймають, то ми тоді шукаємо можливість її вставити, можливо, якийсь буде інший схожий законопроект чи в нас буде законопроект про приєднання, шукаємо можливість куди її можна було би подати. Але такі речі краще попередньо проговорити.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. З Міненерго та з Асоціацією міст там проговорити, тобто потенційними цими власниками. Але якщо вони згоду дадуть, то мені здається, що їх тоді треба в залі підтримати. Ніякої катастрофи не буде.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Там наступна 71 правка, вона врахована частково, вони схожі за змістом, і вони можуть перебивати зміст одна одної. Я даю зараз слово Юнакову і потім Дмитро Коваленко з НКРЕКП.

ЮНАКОВ І.С. Дякую, пане голово.

У мене питання от по цій же правці. Це таке практичне питання з містобудуванням трішечки зв'язано. Тобто ми говоримо про землі, які не приватні.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Не приватні. Комунальні та державні.

ЮНАКОВ І.С. Всі комунікації мають санітарну зону і відступи. Ми говоримо конкретно, що якщо будуть прокладатися нові мережі з вимогами цих відступів, щоб воно не вийшло, що воно буде йти на межі з приватною ділянкою, таке просто часто було в практиці моєї минулій, коли йде мережа по межі приватної землі і державної, і виходить, що обтяження санітарні лягали на приватну землю. Наприклад, ...*(Не чути)* посадити чи побудувати ...*(Не чути)* 5-10 метрів... Це треба теж трішечки узгодити.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Прошу Коваленко Дмитро Віталійович.

КОВАЛЕНКО Д.В. Добрий день, шановні колеги! Я по іншим правкам, якщо можна.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте поки що по цій.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. А по цій яка позиція, якщо не секрет?

КОВАЛЕНКО Д.В. По цій ...*(Не чути)* в комітеті казав, обговорили це питання, тому як вирішите.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрію Михайловичу, а можна задати питання члену НКРЕКП?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, звичайно.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. От дивіться, НКРЕКП так само відповідає за розвиток мереж, ну, ваші ліцензіати, розумієте. Ви ж державну політику маєте якусь захищати. А яка позиція НКРЕКП з цього приводу?

КОВАЛЕНКО Д.В. Свою позицію я на минулому засіданні комітету з приводу цього законопроекту зазначав і казав, що, на мій погляд, така опція не буде дуже добре працювати, тому що, якщо я власник землі, розповідати мені, в який спосіб... безкоштовно по моїй землі буде проходити...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Скажіть мені, ви уважно прочитали правку? Там же записано "за дозволом власника землі".

КОВАЛЕНКО Д.В. Є процедура, яка формується відповідно дозволу. У нас є практика, в мене особисто є практика, коли в Київській області наданий офіційний дозвіл Київською обласною... ні, районною, здається, бориспільською ...*(Не чути)* адміністрацією, формально бумага не спрацювала і земля відведенню не підлягала, і компанія вимушена була йти по загальній процедурі. Тому з практичної точки зору, на мій погляд, вона працювати не буде.

Але якщо взагалі принципово, безумовно, це велика проблематика по прокладанню мереж і по приєднанню, земельні питання, воно потребує комплексного врегулювання. Чи допоможе це окремо складова частина це вирішити, я не впевнений особисто.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, я пропоную, щоб ми взяли час це проаналізувати. Якщо ця історія нормальна і вона плюсів має більше, аніж мінусів, на перший погляд виглядає так, що як би нічого кримінального. Але після товариства я хочу як би краще розуміти, щоб не получилось так, що ...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. погоджуюсь, давайте доопрацюємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тому потрібно ставити на голосування чи ні?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Ми ж домовились, джентльменськи...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте так домовимось і постараємося знайти нормальний варіант.

Є ще у нас ще якісь зауваження?

\_\_\_\_\_. По цій правці чи по іншим?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ні, взагалі по іншим авторів правок.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, і ця 89-а, вона ж така...

ГОЛОВУЮЧИЙ. 89-а у нас поки що стоїть на розсуд комітету, її в правій колонці немає.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Комітету, все. Добре.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте так зробимо. Я пропоную підтримати тоді праву колонку з урахуванням, а потім, якщо потрібно, повернемося до цієї.

КОВАЛЕНКО Д.В. Андрій Михайлович, можна два коментарі по двом правкам?

ГОЛОВУЮЧИЙ. По яким саме? Прошу, Дмитро Віталійович.



КОВАЛЕНКО Д.В. 130-а, я зачитаю. Тарифи на розподіл електричної енергії оператори системи розподілу мають передбачати компенсацію вартості плати за приєднання потужності для здійснення приєднання станції зарядки електромобілів за умови, що така компенсація оплати за приєднану потужність для здійснення приєднання таких станцій зарядки електромобілів включено як окрему складову до тарифу на розподіл електричної енергії оператором системи розподілу, до електричних мереж якого має бути здійснено приєднання до таких станцій зарядки електромобілів.

Два коментарі. По-перше, є загальний механізм, дефіцит вартості приєднання по всім суб'єктам, він компенсується через тариф, це законом виписано.

І друге. Не зовсім зрозуміло, як це повинно бути виглядати окрема складова частини тарифу, саме компенсація по зарядним станціям. На мій погляд, це не має сенсу, тому що в цілому механізм працює і врегульований.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Дякую, Дмитро Віталійович.

Тобто у нас отримується масло масляне. Масло масляне – це не найгірше, що можна зробити законами.

КОВАЛЕНКО Д.В. Так, але от вводять в певне нерозуміння, що означає ...*(Не чути)* витрати, окрема стаття, яка, якщо буде включення, то тоді ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дмитро Віталійович, насправді тут все зрозуміло. Я думаю, що ви теж розумієте, що ця правка має на увазі.

КОВАЛЕНКО Д.В. І друге питання. 133 правка, там, де ми вже обговорювали на минулому комітеті, розглядаючи законопроект, де робиться преференція саме зарядним станціям, приєднання до мереж НЕК "Укренерго". По-перше, не дуже коректне формулювання. Вибачте, да,

...зарядним станціям, установка зберігання енергії. Ми обговорювали і начебто поговорили, що це буде виключено, тому що самі преференції розглядалися при прийнятті відповідного закону по УЗ і визначилися, що для них преференцій бути не може. А друге, це технічна частина. У НЕК "Укренерго" немає ...*(Не чути)* за приєднання, тому лінійна складова частина, там по потужності вона в них не визначається, а приєднання відбувається по проектах.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Стосовно цих двох правок. Я про них сьогодні згадував, це усвідомлена була позиція робочої групи і нам D Energy storage нам дійсно потрібні. Тому, якщо у нас приєднається і ще, можливо, якщо раптом приєднається до наступної зими, якісь Energy storage, це буде великий позитив для нашої енергосистеми. Тому в даному випадку, мені здається, що це може бути виправдано, що вони не платять плату за приєднання, а платять лише лінійну складову, тим більше, що це тимчасово до 1 січня 2025 року. Тобто фактично там трошки менше ніж два роки це буде діяти. Я думаю, що ми ці два роки з цим проживемо і на практиці вже даліше, якщо будуть якісь ці, то буде вирішуватися. Так поки що відреагувати на те, що правка виписана трохи некоректно, я не знаю, як відреагувати і поправити краще, якби там треба було одне слово чи два поправити, то ми могли так, як ми сьогодні зробили, щось обговорити.

\_\_\_\_\_ . *(Не чути)* .

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це 133-я і 130-а. Так, правка 130 і правка 133.

Тому зрозуміла ваша позиція. Але, скажемо так, там немає якогось такого прописаного, якогось явного негативу, щоби мав якісь суттєві негативні наслідки, на мою думку. Тому ці правки ми знаємо, там робоча група над ними працювала.

Відповідно я тоді ставлю, значить, щоб ми проголосували те, що у нас є в правій колонці, із тим коментарем в правці номер 127, ми її в кінці доповнюємо "та відповідно до програми" і далі по тексту. "Та відповідно до програми", значить... Це правка 127. Це щоб дійсно раціонально комунальні підприємства ставили електрозарядки там, де вони потрібні.

Відповідно ставлю на голосування цю праву колонку. Хто – за? Прошу проголосувати.

Бондар Михайло Леонтійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Так а 89-у ми окремо розглянемо?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Окремо.

Бондар Михайло Леонтійович – за.

Волинець Михайло Якович.

Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович.

ЄФІМОВ М.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Іоффіє Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. За, правильно? За, є.

Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кісільов Ігор Петрович, чи присутній? Немає.  
Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. Костюх – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх Анатолій Вячеславович – за.  
Красов Олексій Ігорович.

КРАСОВ О.І. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кучеренко Олексій Юрійович. Кучеренко Олексій  
Юрійович!

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.

МУЛИК Р.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нагорняк Сергій Володимирович.

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

ШИПАЙЛО О.І. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ І.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович.

ЮРЧЕНКО О.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. 24 – за. Рішення прийнято.

Скажіть, будь ласка, є ще потреба обговорювати ще правки чи тоді от за основу... в другому і в цілому, і до наступного законопроекту?

Якщо немає більше, тоді я пропоную в такій редакції підтримати в другому читанні і в цілому і внести на голосування друге читання в зал з урахуванням рішення комітету.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. А 89-у як ми?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну якщо ми її не підтримуємо, значить, її не буде у фінальній таблиці серед тих, які ми проголосували "за".

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Но ми її обговоримо і будемо голосувати?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Якщо, ще раз, я запитаю, якщо в когось є бажання, якщо хтось хоче там висловити аргументи на її підтримку, то можемо тоді. Якщо таких бажань немає, то можемо переходити тоді до наступного, тому що...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я би попросив вас її все ж таки врахувати, мої аргументи, бо я розумію, про що ця правка, і мені здається, вона має абсолютно рацію. Я тому пояснюю чому.

Ми розуміємо, що таке сьогодні потужність, да, і що таке мати дозвіл на резервування потужностей. Це, безумовно, є давайте будемо відвертими, і комерційний товар, і я дуже добре знаю, як свого часу, за якими схемами вибивали там з енергетиків оцю потужність. Якщо вона не використовується, но ми розуміємо, що хтось сидить як собака на сні на зайвій потужності і хоче спекулювати на цьому, давайте так будемо відвертими, а хтось хоче розвивати свій бізнес, інвестувати, робити, створювати робочі місця і йому не вистачає цієї потужності, в нього від цього головний біль.

Мені здається, що треба все ж таки врегулювати це питання для того, щоб ця зайва потужність, яка виділялася колись, щоб вона не простоювала, щоб вона працювала на економіку країни. І оця правка 89 саме такий механізм і передбачає.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Олексій Юрійович, у мене до вас декілька запитань. Скажіть, будь ласка, а яким чином, на вашу думку, ця правка вплине на те, що легше буде отримувати потужність? Потужність стане дешевша, приєднання стане дешевшим, приєднання стане швидшим, що саме?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Воно вийде, зрозумійте, це приєднання до потужності – це питання, безумовно, нацкомісії, не ідеологічне...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Олексій Юрійович, якщо можна, відповідь на питання, щоб було простіше. Швидше чи дешевше?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Буде певний ринок цієї потужності, як він буде регулюватися, це питання регулятора однозначно. Але це створить, безумовно ... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Що створить?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Додаткові можливості для приєднання... додаткові можливості для потенційних інвесторів.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Олексій Юрійович, все-таки з великою повагою до вас, але повторю ще раз питання. Потужність стане дешевшою чи приєднатися стане просто швидше, а ціна не зміниться, що відбудеться?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Думаю, і швидше, і дешевше.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ясно.

Тепер мушу спростувати ваше твердження і про дешевше, і про швидше. На сьогоднішній день, коли йде розрахунок вартості потужності, то при розрахунку вартості нового приєднання береться не та потужність, яка видана по договорах, а береться потужність підстанції, на яку фактично завантажена ця підстанція. Тобто якщо на якійсь підстанції видано 10 мегават, а вона завантажена на 5 мегават, то при розрахунку вартості береться показник 5 мегават, а не 10. Відповідно якщо в когось позабирати



потужності, то можна спричинити величезні, тисячі конфліктних ситуацій, а вартість приєднання в цій області чи на цій підстанції, чи в цьому регіоні не зміниться, тому що вона і так рахується від фактичного навантаження.

Щодо швидкості. Швидкість на сьогоднішній день є встановлена, по якій мають відбуватися приєднання. І ця швидкість не залежить від того, чи потужність видана на 100 відсотків якійсь підстанції, чи потужність видана на 80 відсотків якійсь підстанції.

Є один стандартний показник швидкості приєднання, і від цього воно змінюватися не буде. Теоретично, можливо, якби підстанція була фізично завантажена, то тоді б нове приєднання виконувалось би довше, тому що просто фізично нема куди приєднати. Але це фізика процесу, це використання вже тої потужності. А те, що по договорах, воно ніяк не впливає на строки приєднання.

Скажіть, будь ласка, чи є тут НКРЕКП і чи можуть вони мене поправити, якщо я щось сказав неправильно? НКРЕКП є на зв'язку?

УЩАПОВСЬКИЙ К.В. Да, є НКРЕКП на зв'язку.

Все правильно, Андрію Михайловичу, ви сказали, нема чого додати.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Костянтин Валерійовичу, дякую.

Так все ж таки скажіть, будь ласка, страждає, в принципі, система від того, що хтось має потужність, яку він не використовує? Ну, він колись, там 20 років тому йому дали, закріпили за ним... Ну, чи не краще зробити з неї маневрову якусь, яку можна використовувати. Мені здається, це на розвиток би тільки пішло.

УЩАПОВСЬКИЙ К.В. Олексію Юрійовичу, дивіться, коротко відповідаю. Система у своїй роботі від цього не страждає, це не впливає на фізичні процеси, які відбуваються при веденні режимі роботи об'єднаної енергосистеми України. Вся мета законопроекту і тих правок, які внесені,

вони полягають у тому, щоб дати змогу ОСРам, дати змогу інвесторам більше, швидше заходити і отримувати технічні умови, тому що, як ви сказали, дійсно, є такі речі, коли хтось отримав або в спадок від Радянського Союзу, або...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да, так і було.

УЩАПОВСЬКИЙ К.В. Ми з вами розуміємо, щоб зараз не затримувати засідання комітету. Тому, в принципі, ключова мета в тому, щоб мати більш широкий простір для маневру і видавати технічні умови, мати менше запертих потужностей в тих чи інших локальних регіонах.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Дякую.

Андрію Михайловичу, щоб тут заради єдності нашого комітету, я вважаю, що така проблема існує. І якщо ви доручите, ми би пропрацювали, якщо буде добра воля НКРЕКП, все ж таки це питання, бо є там проблема.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться, Олексію Юрійовичу, я підтримую, тому що я десь навіть здогадуюся, в чому була ідея. На мою думку, така норма запропонована, вона не вирішить ідею, а створить дуже-дуже багато конфліктних ситуацій, які нам абсолютно непотрібні. Для прикладу. Зрозуміло, що будуть забиратися потужності просто по договору, фізика від цього не зміниться, будуть в державних підприємств, ті, які використовували десь не на повну потужність, і тих державних підприємств, які є у Фонді держмайна. І в нас є лист від Фонду держмайна з його проханням не приймати відповідну правку, тому що іноді приєднана потужність – це вартість підприємства, яке продається. Буває так, що купує підприємство тільки заради того, що у нього є якісь види на приєднану потужність. Далі. Є підприємства, які в комунальній власності, і сьогодні це буде великим

сюрпризом для Асоціації міст і для органів місцевого самоврядування. Бо ми все-таки планували з ним піти на якийсь компроміс до другого читання.

Є проблема підприємств, які один власник купив в іншого власника корпоративні права, а старий власник цю потужність не використовував. От я, наприклад, купив у вас підприємство минулого тижня, я купив його, розуміючи, що у вас є приєднана потужність, я минулого тижня його купив. Через тиждень вступає в силу така правка і мої технічні умови по цьому приєднанню анулюються, хоча я у вас чесно їх купив і хотів би це підприємство розвивати.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Щоб не гаяти час, у вас є логіка, але я свій досвід маю. Я просто вам швидко поясню. В Київській області десь років вісім я хотів там інвестувати в пелетне виробництво, залучити інвесторів, все. А потім за хабар керівник державного підприємства, за хабар просто відмовився від цієї потужності, розумієте. І цей хабар міг би, гроші ці, піти на мережу і піти там на розвиток мережі, а він пішов в кишеню цього директора, який просто її продав за хабар. І таких прикладів там десятки і сотні, я дуже добре знаю, про що йде ця мова. Але я в цьому погоджуюся, що треба вивчити і допрацювати це.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я сподіваюся, ви не брали участі в цьому процесі, коли керівник держпідприємства відмовився?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Ні, розумієте ... *(Не чути)*.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я згоден.

Дивіться, перше, треба подивитися, коли це відбувалося. Тому що зараз, у нас декілька років тому помінявся механізм видачі нових приєднань. І те, що було 5 років тому, і те, що 2 роки тому, діяли різні правила. Тому мені здається, що зараз от такий механізм відмови, він не працює, тому що

якби комісія, вартість нових приєднань розраховувала відносно договорів розданої потужності, я би тоді зрозумів: коли потужність роздана буде менша, відповідно кількість цих договорів зменшується, відповідно стає дешевшим. Ну, якщо комісія розраховує приєднання без відносно договорів, а відносно фактичного навантаження підстанції, то це трошки міняє як би ідеологію.

І окрім того, в цій правці у нас ще є друге – це про тариф на розподіл. Де ми говоримо НКРЕКП, що під час війни, ми розуміємо, що багато підприємств, навіть шкіл, лікарень і садочків на Східній Україні не споживають електроенергію. І коли їм доведеться все одно платити цю плату за доставку, не споживаючи електроенергію, під час війни ця історія дуже така неоднозначна.

Тому я розумію як би, що ціль то ставилася, мабуть, блага, щоби було більше потужності і вона легше отримувалася, і я це підтримую, давайте шукати варіанти, як це зробити, але те, як воно тут прописано, воно трошечки, мені здається, може спричинити конфлікт і, може, навіть скандальну ситуацію.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я погоджуюся з вами, що тут може бути конфліктна ситуація. Але я вам от нагадую приклад, який на зустрічі з НКРЕКП наводив колега Кіт Андрій. Коли підприємство переселилося з зони бойових дій до Львівської області, хоче доєднатися, а з нього, йому виставляють рахунок там шалений. А в цей же час поруч може бути зайва зарезервована потужність. І цей підприємець поїде в Польщу, як правильно пан Андрій зазначав. Тому погоджуюся, що є така проблема.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, проблема є, тільки мені здається, що ви трошки некоректно, можливо, розумієте цю правку. Ця правка не означає, що можна потужність в когось забрати і можна її комусь віддати, вона не так працює. Ця правка означає, що ті договірні потужності

перестануть бути договірними, а інші споживачі все одно приєднуються на тих самих умовах. А для інших споживачів...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Це питання до регулятора, Андрій Михайлович, це питання до регулятора.

ГОЛОВУЮЧИЙ. От якщо питання до регулятора, я вам скажу, якщо ми говоримо про двоставковий тариф, то харківське підприємство, яке переїхало, чи східне підприємство, воно буде повинно платити за електроенергію на сході, плату за доставку, не споживаючи електроенергію, і воно буде, повинно буде платити і на заході те, що споживає. І для чого нам встановлювати, в законі щось писати про двоставковий тариф, якщо на мою думку, сьогодні регулятор має повністю всі права і повноваження вирішувати, коли встановлювати тариф і який тариф. Скажіть, будь ласка...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Дякую. Я погоджуюсь з вашою логікою, користуючись і присутністю голови НКРЕКП, я тоді просив би, ну, окремо, може, попрацювати над цим питанням саме ... *(Не чути)*.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Голова НКРЕКП, скажіть, будь ласка, чи підтверджуєте ви, що ви на сьогоднішній день маєте право встановлювати або одноставковий, або двоставковий тариф, просто пройшовши свою там регуляторну процедуру, і для цього непотрібно зміни в закон? Вас не чути.

УЩАПОВСЬКИЙ К.В. Андрій Михайлович, підтверджую, що ми маємо повноваження для того, щоб, згідно з регуляторною процедурою на протязі 60 днів ввести відповідні зміни, якщо вони будуть доцільні і обґрунтовані відповідними розрахунками.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да. А коли ми це вводимо в закон? Ми це вводимо в політичний процес, а політичний процес, у нас опозиція є навіть під час війни, тому, мені здається, що є певні речі, в яких немає просто необхідності.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, ну, я зверну вашу увагу, що тим не менше регулятор в газовому сегменті, да, для операторів ГРМ він плату за потужність, по суті, ввів достатньо давно. Хоча це і скандально, ми знаємо ці скандали, але якимось, ну, нелогічно, да, для газу є, а для електрики немає, то як мінімум треба послідовними бути.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да, двоставковий тариф в комуналці, він дійсно добровільний і є ціла низка міст, і Львів, і Полтава, які використовують двоставковий тариф, тим не менше. Тут я погоджуюсь, щоб це рішення віддали на рівень ОМС для того, щоб застосувати для тепла цей двоставковий тариф.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, ви правильно кажете. І, в принципі, на мою думку, двоставковий тариф в певних умовах і в певній конфігурації може бути і правильним.

Єдине, що ми розуміємо, що зараз під час війни, коли велика частина підприємств і навіть шкіл, лікарень, можливо, просто не працюють на сході країни, за що їм вводити плату? Або в умовах того, коли в нас були перебої з електроенергією, платити за доставку електроенергії, коли електроенергія фактично не доставлялася, яка величина цієї плати має бути, тому що в правці навіть вказано, яка величина має бути, що законом, на мою думку, немає робити. Це можна робити поступово, поетапно якимось, щоб це не було фінансового навантаження. Тому, мені здається, що регулятор тут дійсно може знайти правильне рішення. Але з ідеєю загалом... ціль зрозуміла, і з

ідеєю загалом я погоджуюся, Олексій Юрійович, тому давайте далі з регулятором сядемо, все опрацюємо і постараємося ...*(Не чути)* варіант.

Потрібне голосування, чи рухаємося таким шляхом?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Рухаємося далі.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Таким шляхом. Добре.

Тоді давайте, щоб ми його винесли в зал, проголосували в другому читанні і в цілому, і включити в порядок денний цей наш законопроект, який ми так довго обговорювали.

Хто – за відповідне рішення, прошу голосувати.

Бондар Михайло Леонтійович.

БОНДАР М.Л. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович – за.

ЄФІМОВ М.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Жупанин Андрій Вікторович.

Іоффе Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Камельчук – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кісільов Ігор Петрович.

Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Красов Олексій Ігорович.

КРАСОВ О.І. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. Мороз – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.



МУЛИК Р.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нагорняк Сергій Володимирович.  
Пиповаров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ І.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович.

ЮРЧЕНКО О.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є. Рішення прийнято.

Переходимо до ...

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Колеги, дякую всім за таку широку підтримку. Сподіваюся на також широку підтримку в залі. Дякую за роботу і всіх тих, хто брав участь у напрацюванні даного законопроекту.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Спасибі, спасибі вам. І думаю, ми, дійсно, підтримали хорошу версію законопроекту, яку можна буде прийняти з радістю і з гордістю, і чесно, відчуваючи і вірячи в те, що ми зробили правильний крок в розвитку навіть тієї галузі, яку ми не до кінця як би ведемо як профільно. Я думаю, що представники Міністерства інфраструктури і їхніх компаній погодяться з тим, що ми намагалися дійсно знайти тут правильно рішення. Тому спасибі, Юрій Олександрович. Працюємо далі над наступним законопроектом.

КАМЕЛЬЧУК Ю.О. Андрій Михайлович, тільки додам просто амінь і нехай буде. Добре, працюємо.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Друге питання. Проект Закону про внесення змін до Закону України "Про нафту і газ" щодо визначення критичних сховищ газу та критичних магістральних трубопроводів транспортування газу (№ 6133).

Якщо Андрій Вікторович на зв'язку, можливо, він скаже два слова про законопроект. Якщо він не на зв'язку, то ми тоді перейдемо до розгляду цього законопроекту, і я спробую дати коментарі, якщо у нас там будуть якісь запитання.

Відразу скажу, таблиця була розіслана згідно наших кращих практик. В таблиці є декілька правок, які стосуються термінової ситуації на ринку електроенергії.

Перше. Було прохання від міністерства, щоб дозволити зараз при імпорті електроенергії не продавати її на РДН. Чому так? Імпортували електроенергію у нас останнім часом в основному споживачі, технічно це може було за допомогою трейдера, але де-факто це споживачі. І споживачі для того, щоб не зупиняти свій робочий процес. І ті споживачі не хочуть нести збитки і продавати цю електроенергію на РДН, враховуючи те, що у нас дефіцит в країні, а вони хочуть просто підтримати виробничий процес. І ця норма була підтримана і міністерством, і виробниками електроенергії, і постачальниками, і споживачами, тобто фактично всіма. Тому ми її також сюди добавили для того, щоб оперативно вирішити це питання.

Наступне. Є конкурси для постачальників універсальних послуг і постачальників "останньої надії". В поточних умовах конкурси, що будуть заходити якісь інші компанії і приватні компанії на ці послуги, нереально. Тому ми відтермінували ці конкурси на, по-моєму, 2 роки, якщо я не помиляюся, і це також, здається, виправдано.

І третє. Це Держенергонагляд має певні обрізані повноваження. А от те, що стосується газу, так в нього взагалі там повноважень майже немає. Тому ми додали певну таку легку версію, щоб у Держенергонагляді були повноваження по технічному нагляду, тобто те, що відбувається у нас з газом. Тому що у нас дійсно є проблеми, коли у нас були вибухи, коли у нас

було, скажемо так, неприпустиме поводження з газовою інфраструктурою. Тому така правка також сюди була додана.

Решта, це все те, що обговорювалося у нас по цьому законопроекті. І там таблиці ці були готові давно, відпрацьовані були давно, всі мали можливість їх подивитися.

Тому чи є в когось якісь ще тут зауваження чи доповнення, чи можемо проголосувати праву колонку?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я хотів декілька слів сказати, з вашого дозволу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Прошу, Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я так буду, дипломатично, але відверто. Я дещо там уявляю проходження цього законопроекту і реакцію нашої політичної сили. Ми ж зараз фахово ж, да, говоримо, політика там в залі почнеться. Але до сховищ, що труби наша політична сила дуже так прискіпливо ставиться, особливо коли щось треба різати, там виводити з експлуатації. Хоча, я безумовно розумію, що надлишкову утримувати інфраструктуру – це дуже дорого і неефективно і, дійсно, має бути тут оптимальна оптимізація цієї інфраструктури, це величезне завдання.

Я про це звертаю увагу, там моїх 57 є таких правок, на яких би я там і не наполягав, і ще 11, тобто 68, на яких би я навіть і не наполягав. І там є ще правки Пузійчука, це мого колеги з фракції, теж багато, в нього дуже багато. І я передбачаю, да, ви розумієте, в залі там щось там буде.

Я до чого веду? Є сім правок моїх, які я, ну, переконаний і я хочу переконати депутатів підтримати, бо я не розумію, чому шановний Андрій пан Жупанин і інші там колеги не підтримали очевидні правки, які, ну, просто от у мене в голову не лізе. Це правки стосовно того, що всі рішення відносно консервації або виведення з експлуатації частини ГТС та частини...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, Олексій Юрійович, секундочку. А скажіть, будь ласка, номери правки, щоби Ілля міг їх зразу подивитися і ще потім...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. ... *(Не чути)* вони, це одна, по суті, правка, але там... 96, 122, 161, 199, 219, 243, 389. Я навіть зараз подивлюся, там мій помічник каже, що там можна одну чи дві лишити. Одну, от 389-а, я її просто зачитаю, і от послухайте мене, колеги.

Кабінету Міністрів України у двомісячний строк з дня набрання чинності цим законом за погодженням Комітету Верховної Ради України з питань енергетики затвердити план стратегічного розвитку та структурної перебудови газотранспортної системи.

Тобто до чого я веду? У Кабміні має бути затверджений Кабміном як акціонером, як власником має бути план цієї перебудови газотранспортної системи, і на підставі цього плану акціонер вже приймає рішення і дає дозвіл Оператору ГТС, оператору сховищ дає дозвіл консервувати або виводити з експлуатації. Ну, що тут поганого, я, от стріляйте мене, не розумію.

Чому я так прошу вас врахувати це? Мені на фракції буде набагато легше займати конструктивну позицію і переконувати наших лідерів, якщо буде така... Тобто ця правка, ну, проти неї важко, важко сперечатися, розумієте. Ваш Кабмін, ваш уряд, український наш уряд ... *(Не чути)* А натомість я не бачу в тексті законопроекту, хто, на підставі чого будуть прийматися рішення і кудись виводитися сховища або частини ГТС. От і все, вся правка, як на мене.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

Олексій Юрійович, по-перше, коротенько щодо взагалі газотранспортної системи і так далі. Я розумію, такі дуже палкі дебати, які йшли там два роки тому, це там транзит і так далі, на сьогоднішній день газотранспортна система – це зовсім інакший актив, аніж той, який був п'ять,

а тим більше 10 років тому.. Я зараз у даному випадку кажу, там про любов чи не любов до цієї теми.

На сьогоднішній день ми розуміємо, що транзиту не буде, і ми його не хочемо, і ми закликаємо, щоб європейці відмовилися від споживання газу і ми відмовимося від проведення цього транзиту. Тому труба буде працювати більше для внутрішніх потреб, можливо, у майбутньому для якогось водню. Затрат, там є багато, доходів там є мало, і ніякого нового транзиту з Росії не з'явиться, ми це всі прекрасно розуміємо. Тому, мені здається, що об'єктивно, враховуючи нові обставини, і риторика стосовно цього питання, в тому числі політичних лідерів опозиції, теж мала би змінитися, якщо говорити об'єктивно.

Стосовно вашої правки 389. Давайте ми її зараз знайдемо, подивимося її всі разом. 389.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Це просто обов'язок акціонера, яким є Кабмін, затвердити... *(Не чути)* власності. Ось і все.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, тут є щось за погодженням Комітету Верховної Ради України ще, 389.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. А ми не хочемо знати, що Кабмін хоче там робити з цим, давайте відмовимося тоді, хай сам тоді...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми хочемо, але... Олексій Юрійович, дивіться, тут говориться, до 2035 року, ми тут не доживемо до 2035. Ну, ми доживемо, сподіваюсь, але не тут. Того...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, добре, давайте без комітету, дай бог, щоб депутати, я погоджуюся, що це може нескінченний процес бути, але все рівно погодьтеся, що Кабмін зобов'язаний мати цей план

стратегічного розвитку. І ви ж правильно абсолютно говорите, хочемо ми чи не хочемо, але наша ГТС буде транспортувати для внутрішніх потреб свої там 20 чи 25 мільярдів. Пан Чернишов нам сказав, що він на 5 мільярдів хоче збільшити видобуток, от 25 мільярдів ГТС має транспортувати. До речі, ця перебудова має стосуватися як ГТС, так і ГРМ, розумієте? Воно ж все надлишкову потужність має. Тому як акціонер не приймає рішення стосовно своєї власності?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Він приймає рішення, він призначає наглядові ради, може звільняти керівника чи призначати керівника, він приймає, безумовно.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Ну, це для управління, Андрій Михайлович, а коли ріжеться труба або сховища виводяться, ну, погодьтеся, це ж втручання в майно, в наше з вами.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну так, секундочку, в тому законопроекті говориться, що виводиться з експлуатації може лише те майно, на яке дав згоду Кабінет Міністрів. Правильно я розумію? Тобто ним має бути прийняте відповідне рішення, що виводиться, а що не виводиться, і тільки те, що Кабмін затвердив, те буде виводитися з експлуатації.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, от це дуже важливо, просто, якщо можливо, щоб я подивився, бо може я погоджуся. Який це був номер правки?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Яка це правка, Ілля?

Там вся філософія, Олексій Юрійович, вся філософія цього законопроекту була, що Кабміном розробляються правила, і тоді згідно цих правил щось виводиться, а щось залишається далі в експлуатації.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, хай Ілля скаже номер, я подивлюся, може... я думаю, що я погоджуся.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А є в нас Оператор ГТС тут? А, може, Микола Колісник, бачив. Пане Миколо, ви на зв'язку?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Дуже цікаво Миколу, якщо він є, я би його точку зору послухав і погодився б з цим.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я прошу, пан Микола Колісник, тоді Ольга Валентинівна Белькова по цьому питанню.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Ольга Валентинівна – це друга. А спочатку міністерство.

КОЛІСНИК М.О. Доброго дня! Виходячи з останньої редакції правок, які надані до опрацювання, проектом закону передбачається механізм, запровадження механізму особливого режиму, який встановлюється в порядку, розробленому Кабінетом Міністрів. До особливого режиму передбачаються елементи магістральних газопроводів, які визначені в порядку центральними органами виконавчої влади за нафтогазовий комплекс. Відповідно ми розуміємо, що на сьогоднішній день...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Пане Микола, я вибачаюся, я переб'ю. Розробляє міністерство, але Кабмін затверджує цей порядок чи ні?

КОЛІСНИК М.О. Так. В порядку, встановленому Кабміном.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Як цей документ буде називатися, яку він назву має?



КОЛІСНИК М.О. Виходячи з остаточної редакції, яка запропонована, це буде порядок експлуатації магістральних трубопроводів у особливому режимі. І окремо буде в розумінні так, як це зараз прописано, це порядок визначення критичних і некритичних, власне, що є не критичним, може експлуатуватися в особливому режимі. Таким чином відповідно з тих 33 тисяч кілометрів довжини існуючих газопроводів можна буде виділити відповідно до встановлених цим законом критеріїв, що може вважатися критичним, що ні.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Пан Микола, а можна ще одне запитання. Це стосується ГТС. Ми зараз бачимо, що НАК "Нафтогаз" збирає під своїми прапорами і розподільчі мережі, вони так само, там така ж сама проблема, ви розумієте, і так само треба оптимізувати. Передбачається це робити чи ні?

КОЛІСНИК М.О. Відповім наступним чином. Щодо можливості встановлення окремого документа надрівневого щодо розвитку газотранспортної, газорозподільчої та внутрішньо промислових газопроводів, я провів також консультації з Energy Community, щоб зрозуміти їх рівень сприйняття. Вони це трактують наступним чином, з чим можна погодитися. І вони передбачають, що такий механізм повинен бути в десятилітньому плані розвитку всіх газотранспортних мереж, розподільчих мереж, відповідно потім відображати в своїх інвест-планах, капстроях. В нашій частині ми розуміємо...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я ж про такий план і кажу в своїх правках.

КОЛІСНИК М.О. Дивіться, в нашому порядку є передбачені вже механізми розвитку окремо взятих мереж, внутрішньо промислових, газорозподільчих, які трактуються як правило на ринку, виходячи з редакції,

останньої редакції, запропонованої в цьому законопроекті, так і іншому нормативно-правовими документами, правилами безпеки системи газопостачання та інші.

Ми як міністерство бачимо доцільним і зможемо внормувати, є для прикладу ...*(Не чути)* порядку розвитку мереж, виходячи з загального балансу, в енергетичній стратегії, який є вже плановим документом. Ми його будемо доводити до виконання в рамках затвердження інвестиційних програм національним регулятором.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, я послухав позицію міністерства, я з повагою ставлюся, в принципі, мабуть, я погоджусь з цим, тому не буду наполягати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте, ще Ользі Валентинівні, може, тоді ще?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да, безумовно. Без Ольга Валентинівна взагалі це питання не може розглядатися, безумовно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Просимо, Ольга Валентинівна.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Вона ж директор газу в нас.

БЕЛЬКОВА О.В. Дуже дякую за можливість висловитись.

Але я збережу вам час і просто доєднаюсь до позиції заступника міністра з тим, що філософія цього законопроекту якраз була включити і Кабмін, і міністерство як фактично акціонера, тому що Кабмін не є акціонером ОГТСУ, але є власником майна на всіх можливих рівнях. А Верховна Рада залучена на рівні...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. А, да, у вас ТОВ, да у вас ТОВ, у вас не акціонерне...

БЄЛЬКОВА О.В. Відповідно мені здається, що ця правка вона вже сам по собі є врахована в найкращому вигляді тим, що оператор готує план розвитку мережі, який узгоджує з НКРЕКП, з міністерством, в якому враховує всі можливі державні стратегії, і таким чином надаючи можливість всім на ринку також долучитися конструктивно у коментарях.

А зараз мова йде про те, що оновлена постанова про особливий режим суттєво спростить можливість для нас оптимізувати витрати, що, наскільки мені відомо, завжди дуже цікавить в тому числі і Олексія Юрійовича. І ми будемо намагатися...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да, да, Ольга Валентинівна. Дякую. Дякую.

Андрій Михайлович, я два слова скажу. Справа в тому, що НКРЕКП і оператор, це окреме питання, це досліджує наша ТСК, там вони нарobili дуже великих ділов з майном, з оцінкою, з тарифом, це окрема, там все буде у висновках. Але принциповий момент, щоб саме Кабмін, мене не цікавить в цьому плані НКРЕКП, це регулятор такий, з якимось незрозумілим статусом, він окрема проблема. А Кабмін є власник. Без власника не можна нічого робити з майном. Я думаю, це, очевидно, мабуть, для всіх. Да, і для Ольги Валентинівни також.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да.

Олексій Юрійович, тому тут пропонується так, що працює компанія, потім розробляє цей порядок, чи як він буде правильно називатися, порядок, міністерство. Міністерство подає його на Кабінет Міністрів, Кабінет Міністрів його дивиться. Якщо все нормально, то Кабінет Міністрів тоді його приймає. І тільки тоді Оператор ГТС може щось робити, виводити якісь свої активи в некритичні і займатися оптимізацією. Це одна лінія.

Інша лінія ще є, що вони дійсно мають там до 1 жовтня чи до коли подавати план, стратегічний план розвитку свої мереж на НКРЕКП. Тому тут є, і лінія контролю НКРЕКП, і міністерство, і Кабінет Міністрів, який приймає фінальне рішення. Якщо Кабінет Міністрів не приймає рішення про цей порядок з якихось причин, відповідно цей весь процес працювати не буде. Рішення Кабміну тут ключове.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Дякую, Андрій Михайлович. Я спробую переконати в цьому Юлію Володимирівну. Думаю, Ольга Валентинівна, як колишня членкиня нашої фракції теж доєднається, щоб пояснити, як ми будемо дбати про державне майно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пан Микола, прошу вас, піднімає руку.

КОЛІСНИК М.О. Єдине додатково зазначу, я розумію, що пропозиція, Олексій Юрійович, також полягала в стратегічному баченні всіх елементів газотранспортної системи. Ми вже маємо, власне, повноваження Кабмін затверджувати, повторюся, енергетичну стратегію. Це і є, власне, той базовий документ, який має зазначати індикативи розвитку тої чи іншої підгалузі, назвемо це так.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Так, добре, приймається.

КОЛІСНИК М.О. Зазначаю, що в ньому ми якраз поставимо на це акцент.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. Дякую.

Я тоді пропоную включити до таблиці окремим голосуванням комітетські правки: 8, 9, 235, 269, 273, 274, 392. Це те, що я говорив, про конкурс ПОН ПУП, про імпорт і РДН, і про повноваження

Держенергонагляду щодо ринку газу. Включити їх в ту таблицю, щоб вони там були і тоді наступне голосування ми вже будемо підтримувати самі правки.

Хто – за те, щоб включити до таблиці відповідні правки, прошу проголосувати.

Бондар Михайло Леонтійович

БОНДАР М.Л. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Волинець Михайло Якович.

Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович.

\_\_\_\_\_ . Зараз приєднається.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. Я – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Може, щось хочете додати ще до свого законопроекту, який ви важко працювали... Скільки? Більше року часу.

ЖУПАНИН А.В. Я в дорозі знаходжуся. Повністю підтримую прийняття, вважаю, що на часі законопроект. Дякую всім за конструктивну позицію.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Спасибі.

Іоффе Юлій Якович.

Іоффе Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович. Юрій Олександрович Камельчук.

Кісільов Ігор Петрович.

Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. Костюх Анатолій – за.

Андрій Михайлович, скажіть, будь ласка, а 274 поправку комітетську розглянули ... *(Не чути)* Я не почув.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, ми її зараз включаємо в таблицю, а потім будемо по суті.

Красов Олексій Ігорович.

КРАСОВ О.І. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.

МУЛИК Р.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нагорняк Сергій Володимирович.

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ЄФІМОВ М.В. Єфімов – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович – за. Є.

Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. Шаповалов – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ І.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович. Юрченко на зв'язку? Поки не чути.

Зрозуміло. Включили цю.

І відповідно тоді пропоную проголосувати за праву колонку, яка була напрацьована Жупаниним Андрієм Вікторовичем, підкомітетом і з тими доповненнями, які сьогодні обговорювалися, і з включеними вже в таблицю правками комітетськими: 8, 9, 235, 269, 273, 274, 392.



Підтримати викладену редакцію в правій колонці і рекомендувати Верховній Раді прийняти законопроект у другому читанні та в цілому як закон із необхідними техніко-юридичними опрацюваннями.

Бондар Михайло Леонтійович.

БОНДАР М.Л. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Герус – за.

Горобець Олександр Сергійович.

ГОРОБЕЦЬ О.С. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Гриб Вікторія Олександрівна.

ГРИБ В.О. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов Максим Вікторович. Єфімов Максим Вікторович!

Жупанин Андрій Вікторович.

ЖУПАНИН А.В. За і сподіваюся на підтримку всієї фракції в залі.  
Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Іоффе Юлій Якович.

ІОФФЕ Ю.Я. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Камельчук Юрій Олександрович.

Кісільов Ігор Петрович.

Кіт Андрій Богданович.

КІТ А.Б. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Костюх Анатолій Вячеславович.

КОСТЮХ А.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Красов Олексій Ігорович.

КРАСОВ О.І. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Кучеренко Олексій Юрійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, я дипломатично утримаюся

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є, утримався.

Мороз Володимир Вікторович.

МОРОЗ В.В. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Мулик Роман Миронович.

МУЛИК Р.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Нагорняк Сергій Володимирович.

Пивоваров Євген Павлович.

ПИВОВАРОВ Є.П. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Припутень Дмитро Сергійович.

ПРИПУТЕНЬ Д.С. Припутень – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Семінський Олег Валерійович.

СЕМІНСЬКИЙ О.В. За.

ЄФІМОВ М.В. Єфімов – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єфімов – за, є, відмітили.

Скороход Анна Костянтинівна.

СКОРОХОД А.К. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Совсун Інна Романівна.

СОВСУН І.Р. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хлапук Максим Миколайович.

ХЛАПУК М.М. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шаповалов Юрій Анатолійович.

ШАПОВАЛОВ Ю.А. За.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шипайло Остап Ігорович.

Юнаков Іван Сергійович.

ЮНАКОВ Ю.С. Юнаков – за.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Юрченко Олександр Миколайович.

21 – за. Рішення прийнято.

Спасибі, рішення прийнято. І відповідно нам треба швидко підготувати порівняльні таблиці для того, щоб вони були у всіх фракцій і всі могли ми їх успішно проголосувати в сесійній залі.

Розділ "Різне". Бачу, є бажані – Михайло Леонтійович і Вікторія Олександрівна.

Прошу, Михайло Леонтійович.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. І я ще.

ГОЛОВУЮЧИЙ. І Олексій Юрійович.

БОНДАР М.Л. Я перше надам слово Вікторії, бо я так думаю, що вона перше хоче сказати те, що скинула тільки що в групу енергетична безпека, а тоді я вже далі прокоментую.

Дякую.

ГРИБ В.О. Дякую, Михайло.

Саме так, я хотіла колег з підкомітету енергетична безпека завітати на засідання підкомітету завтра на 12-у годину. На прохання пана Бондаря, та до нього звернулася якраз Асоціація торф'яників, мені здається, будемо проводити це засідання підкомітету з приводу того, як вони отримують ліцензії. Бо на сьогоднішній день там є проблеми.

І зараз передаю слово пану Михайлу.

БОНДАР М.Л. Дякую.

Пані Вікторія, дякую вам, що так швидко відреагували на це. Дійсно, є проблема зараз в дозволах, в спецдозволах, як і в торф'яників, так і в наших

вугільщиків. Тобто і сам процес отримання дозволів затягується, і відповідно за там несвоєчасність є дуже великі штрафи, які невідсильні державним підприємствам. Тому дуже буду просити, щоб колеги долучалися.

Всі видобувні галузі, це не тільки нафта, це, вірніше, не тільки вугілля і торф – це і газ, і нафта. Тобто хто має напрацьовані якісь проблемні питання, я думаю, що коли буде присутній Опімах Роман, можна буде поставити питання і почути відповіді, і, я надіюся, вирішити ряд багато питань, які є.

Наприклад, лист, який я кидав в СЕДО по Укрторфу по зловживанню. Колеги, які підписали, я дякую. Вже працює НАБУ, вже є швидка реакція, де я наголошував, що є зловживання. Продають певним компаніям, своїм же компаніям по набагато заниженій ціні, а ці компанії, як то кажуть, не відходячи від каси, зразу на 2-3 тисячі дорожче перепродають і в такий спосіб збагачуються самі, а держава від цього нічого не отримує.

Тому також доєднуюся до запрошення пані Вікторії на завтрашній підкомітет і думаю, що буде також продуктивний, і буде багато чого приємного почути, і багато що вдасться нам вирішити, надіюся на це.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Бачите, Вікторія Олександрівна, ви знайшли свій підкомітет, а то були б у євроінтеграції, то хто б торфом займався у підкомітеті з питань євроінтеграції, а так... Зрозуміло. Це не котру годину завтра?

ГРИБ В.О. На 12:00.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Там навіть Укрнафта, я теж бачу, запрошена.

БОНДАР М.Л. Там Денис Кудін, донедавна який був замміністра, зараз працює там і якраз він по зв'язках з громадськістю.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Він же як від Укрнафти?

БОНДАР М.Л. Ні-ні. Він вже як від Укрнафти Денис Кудін буде, я кажу, у нього, наскільки я розумію, зараз функція з місцевими і державними органами влади співпраця.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло. У нього є в цьому досвід, тому логічно.

Зрозуміло, на 12:00.

Олексій Юрійович Кучеренко, прошу.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Андрій Михайлович, дякую. Я швидко, не буду затримувати.

Колеги, дуже прошу послухати, інформація, думаю, вас вразить. За вашим дорученням, шановний пане голову, ми разом з паном Пивоваровим провели нараду в п'ятницю стосовно ситуації навколо Нафтогазу з боргами. Я радий, що пані Хоцянівська, вона зараз очолює департамент нового міністерства профільний, вона так само приймала активну участь. Я вражений, я вам відверто скажу, поки ми з вами думаємо, як старі борги розв'язати, Андрій Михайлович, чуєте, да?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я вас чую.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Думаємо, як розв'язати старі борги, і ми прийняли рішення допомагати Нафтогазу разом з теплокомуненерго, вони їх там 20 мільярдів гривень старих боргів, які звірені. Так ось, колеги, на сьогодні за інформацією НАК "Нафтогазу" борг теплокомуненерго перед Нафтогазом складає 80,6 мільярда гривень. Ще раз повторюю, астрономічна сума – 80,6 мільярда гривень. Це і старі, і нові, і свіжі, і так далі, і тому подібне.

Тобто ця бульба боргова, вона є реальною загрозою, і, пані Вікторія, до вас звертаюсь, це енергобезпека, ви розумієте, да? Як воно відбувається, я

приблизно усвідомлюю собі. Я просто що пропоную, пане голову, нам треба, і я готовий підготувати разом з Пивоваровим, з Вікторією пропозицію провести, мабуть, окреме засідання комітету, запросити всі сторони, але розібратися, що там відбувається. Бо 80 вже, розумієте, вже 80 мільярдів. А ми із старими не розібралися. І що з цим далі робити, я навіть боюся подумати.

Тому моя пропозиція: підготувати фахово це засідання з пропозиціями, як виправляти і в чому там причина цієї шаленої боргової ями.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Зрозуміло.

ГРИБ В.О. Так, може, проговоримо також на засіданні підкомітету і включимо...

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Ну, ми не встигнемо. Я хочу поспілкуватися з усіма суб'єктами, розумієте, щоб... Но я би обов'язково разом з вашим підкомітетом, но я хочу підготувати конкретні пропозиції. Бо я розумію, в чому там собака зарита.

ГРИБ В.О. Добре. Я просто приймала участь, я ж приймала участь також у цьому зібранні.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Да-да, ви були.

ГРИБ В.О. І я розумію, яка це є проблема. Я вважаю, що нам необхідно реагувати і реагувати терміново.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олексій Юрійович, наявність тепла і робота котелень – це ж питання енергетичної безпеки?

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Безумовно, безумовно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тому Вікторії Олександрівні теж можна завтра на комітеті це обговорити.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Безумовно. Но я думаю, що там вже.... це ж принципова якась інституційна проблема, що такий борговий пузир надувається, це значить, що неправильно регулюється цей ринок. Ну це ж очевидно, розумієте? Він інакше ж не може. Значить, неправильно щось принципово робиться. Я розумію, що там неправильно робиться і готовий вам доповісти для прийняття відповідних рішень. Але 80 вже є на сьогодні.

ГОЛОВУЮЧИЙ. О'кей. А в мене ще прохання, було засідання підкомітету, Євген Павлович проводив Пивоваров, можливо, підготувати за результатами засідання підкомітету, підготувати якийсь протокол, що було, що заслухали.

КУЧЕРЕНКО О.Ю. Я ж проводив разом з ним, да.

ПИВОВАРОВ Є.П. Шановний пане голово, Пивоваров тут. Дійсно, так, зараз ми вже над цим працюємо, і сподіваюсь, що день-два вже будуть висновки і буде зроблено вже протокол.

Стосовно ситуації, яку зараз казали, це ситуація достатньо проста, розуміння є, тому що за два роки, на жаль, держава не компенсує різницю по тарифах, яку має компенсувати. І в цьому є саме цей, ну, скажімо так, вузол, який є проблемою.

Зараз ми над цим працюємо. Я дуже прошу шановних колег, ми готуємо зараз правки до закону, який буде іти по податковому комітету. Я дуже прошу, щоб ми підтримали їх. Це, скажемо так, наші дії швидкі там для



того, щоб хоч якось цю систему стабілізувати. А після цього вже дійсно будемо над дорожньою картою працювати там для того, щоб вже системно вирішити саме цю проблему.

Дуже дякуємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Добре.

На мою думку, теж тут державі треба бути чесною, або вже схвалюються законопроекти, і це вже діючі закони, які, до речі, були відомими, ініційовані були з уряду, і тоді, якщо це рішення приймається різними органами держави на рівні держави, то тоді це потрібно робити. Якщо ні, то потрібно чесно сказати і тоді такі закони не приймати, щоб просто не створювати якихось хибних очікувань, і тоді сказати, що всі мають шукати вирішення проблеми якимось іншим шляхом, і тоді не було б проблеми. Якщо ми цим шляхом вже пішли, то треба дійсно якось доводити до фінального завершення те, що вже було розпочато.

Тому спасибі і давайте далі тоді цей діалог проводити. Я думаю, що дійсно тут і з бюджетним комітетом треба буде поговорити, і з урядом. Якщо в уряді плани помінялися, тоді почути, які тоді нові плани, але щось робити точно потрібно. Це стосовно цього.

Ще в когось щось було? Я ще, наскільки знаю, Інна Романівна підготувала нам звернення, але ми вже його проголосуємо на одному з наступних комітетів,

Інна Романівна, чи правильно я розумію?

СОВСУН І.Р. Дякую.

По тій ситуації з балтійцями, ми підготували листа, я його сьогодні скину, бо ми англійською писали, зараз перекладемо на українську, ще листа на відповідні парламенти з тим, аби ми звернулися, аби вони хоч якось обмежили, наскільки це можливо, хоча б на своєму рівні продаж LPG. Але це треба розуміти, що нам треба буде його глобально лобіювати це на рівні

Європи так, а не тільки на рівні окремих балтійських держав, тому що це така глобальніша проблема і глобальніший виклик.

Я сьогодні до кінця дня скину вам в чат комітету, щоб всі подивилися, і, коли буде наступне засідання комітету, щоб ми проголосували, відправили і спробували це спільно адвокатувати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. О'кей. Добре, дякую вам, Інна Романівна.

І ще в мене одне питання є, в нас ще теж такий цікавий проект один виявився, у нас на окрузі Анни Костянтинівни Скороход... Анна Костянтинівна ще тут, ще на зв'язку? Є підприємство...

СКОРОХОД А.К. Да, я на зв'язку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є підприємство, яке відкрилося вже, аграрне підприємство, яке відкрилося вже під час війни, і на цьому підприємстві також була збудована і от нещодавно запущена електростанція. І вони запрошують нас в гості, щоб взагалі подивитися на це підприємство, там досить багато робочих місць створено. І в них там ця електростанція працює вже лише для власних потреб, для того, щоби це підприємство завжди виробляло продукцію, навіть коли є перебої з електроенергією.

Тому, можливо, навіть в середу або в інший день, нам підібрати дату, і кому цікаво, поїхати подивитися. Тому що це дійсно дуже круто, що запускаються нові підприємства, з'являються якісь нові робочі місця, є інвестиції. І ще й плюс там електростанція, вона ж там побільше ніж в Ірпені, цікаво було б подивитися, як вона працює для потреб аграрного підприємства.

СКОРОХОД А.К. Я з'ясувала, це не зовсім нове підприємство, але там вони розділилися і власники передали частину бізнесу. Але так, я думаю, нам всім цікаво буде побачити.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Можливо, в середу тоді?

СКОРОХОД А.К. Давайте в середу, хто бажає.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Якщо получається. Ми тоді організуємо і десь в середу орієнтовно можна було би туди поїхати, це досить недалеко від Києва. О'кей? Добре.

Тоді дякую всім за роботу в комітеті і засідання комітету оголошую закритим.