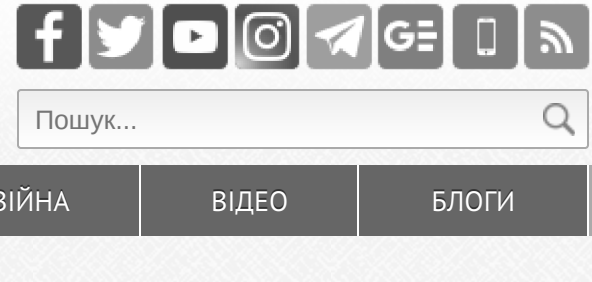




Топ-теми:

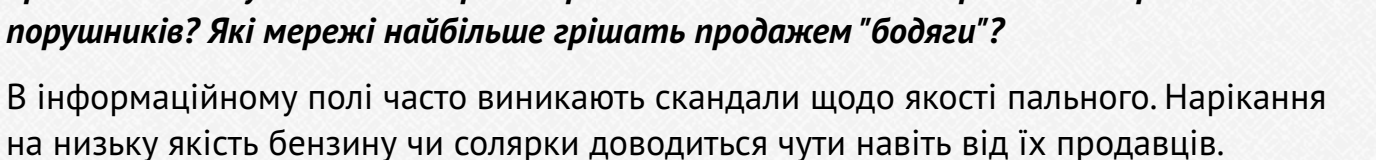
- Арешт Єрмака
- Корупція нафти Міндана в Енергетомі
- Напада Росії на Україну



Пошук...

НОВИНИ	КОНФЛІКТИ	ПОЗИЦІЯ	ДУМКА	ПОДІЯ	ВІЙНА	ВІДЕО	БЛОГИ
Толкаєва	Світлі	Білозір	Різне	Якість нафтопродуктів: хто і чому безкарно продає "бодягу"			

Якість нафтопродуктів: хто і чому безкарно продає "бодягу"



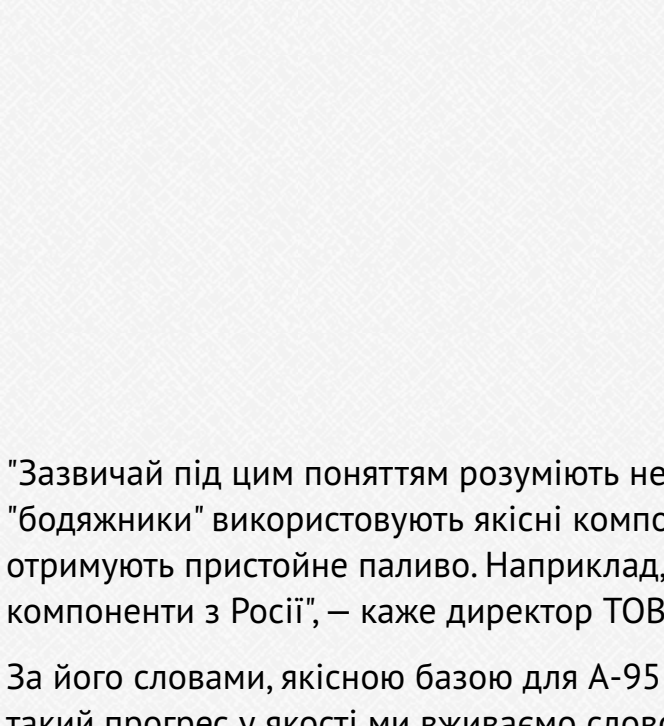
Якість нафтопродуктів: хто і чому безкарно продає "бодягу"

Водії і навіть самі продавці пального дедалі частіше нарікають на його якість. Що є причиною? Чому досі не створено ефективної системи контролю і покарання порушників? Які мережі найбільше ґрешать продажем "бодягу"?

В інформаційному полі часто виникають скандали щодо якості пального. Нарікання на низьку якість бензину чи солярки доводиться чути навіть від їх продавців.

Що є причиною? Чому досі не створено ефективної системи контролю за якістю пального і покарання порушників? Які мережі найбільше ґрешать продажем "бодягу"?

Система контролю і покарання порушників



Що таке "бодяга"?

"Зазвичай під цим поняттям розуміють неякісний бензин, але в останні роки "бодяжники" використовують якісні компоненти, наймають фахових технологів й отримують пристойне паливо. Наприклад, мережа БРСМ офіційно завозить якісні компоненти з Росії", — каже директор ТОВ "Керсалтингова група А-95" Сергій Куюн.

За його словами, якісною базою для А-95 є і білоруський бензин А-92. "З огляду на такий прогрес у якості ми вживаємо слово "бодяга" більше у сенсі нелегального або неоподаткованого пального, що шкодить державі. Податки у ціні пального на АЗС становлять близько 35%, у це головна рушійна сила процесу", — наголошує Куюн.

Спроби держави ліквідувати нелегальний ринок пального не можна назвати вдалими. У грудні 2016 року органом ринкового нагляду за якістю пального уряд призначив Держекоінспекцію, але новий контролер не запрацював з двох причин.

По-перше, відповідна постанова набрала чинності лише 20 червня 2017 року.

По-друге, за законом інспекція повинна працювати відповідно до секторального плану, затвердженого не пізніше 1 грудня року, що передувало постанові.

Оскільки постанова набула чинності у червні 2017 року, затвердити план до грудня 2016 року було неможливо. "Саме тому заходи державного ринкового нагляду за бензином, дизельним, судовим і котельним паливом Держекоінспекція не здійснювала", — пояснив заступник голови відомства Віктор Канцурка.

Зараз функції технічного нагляду розпорошені. У частині захисту прав споживачів їх виконує Держава служба з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, в частині захисту споживачів від недобросовісної конкуренції — АМКУ.

Великі мережі АЗС мають власні відділи контролю за якістю. Пересувні лабораторії з дорогим обладнанням є у мереж WOG, AMIC, ТНК/Золотий гепард, Паралель".

Коли директори заправок чи співробітники зловживають, їх можуть звільнити. Такі випадки не виносять на широкий загал, тому ні адміністративного, ні кримінального переслідування винуватців, ні відшкодування збитків споживачам не буває. Те, що за якістю пального стежить багато людей, розмиває відповідальність за порушення.

Споживачі не можуть контролювати якість пального. На смак, колір та запах визначити його якість неможливо. Щоб це зробити, потрібні дорогі тести. Вартість аналізу однієї пробки становить близько тисячі гривень. Спроби уряду створити державні лабораторії для проведення таких тестів теж поки безуспішні.

За словами першого заступника голови АМКУ Марії Ніжнік, проект наказу про затвердження порядку визначення випробних лабораторій з оцінки якості пального опрацюють фахівці Міненергополіції. Попереду — етап погодження в АМКУ.

Список лабораторій пального можна доповнити громадськими організаціями та ЗМІ, однак ефекту від цього мало, — їх висновки необов'язкові. У рамках угоди про асоціацію між Україною та ЄС уряд зобов'язався запровадити систему моніторингу якості нафтопродуктів та вживати заходи щодо зменшення вісмієрності у пальному.

Як розповів директор спеціальних проєктів НТЦ "Психея" Геннадій Рябцев, пропозиції щодо створення системи висували самі учасники ринку. Вони погодилися надавати інформацію Міненерговуліля для узагальнення та підготовки звітів.

"До цієї пропозиції приділявся ліше окремі компанії, переважно імпортери, але жодних кроків щодо розвитку цієї ніхто не зробив", — повідомив експерт.

Мало скарг — мало перевірок



Споживачі не можуть контролювати якість пального, але це може робити держава, реагуючи на скарги громадян. Такі звернення фіксує Держпродспоживслужба. Однак за останні три роки вона отримала з усієї України лише 29 скарг щодо якості нафтопродуктів, причому більшість з них — із Запорізької області.

За даними служби, відбулося 12 позапланових перевірок, пригнатуно до відповідальності цісті компанії на загальну суму 769 314 грн. У 13 випадках інформація не підтвердилася, ще чотири скарги перебувають на розгляді. Таку малу кількість перевірок фахівці пояснюють трьома факторами.

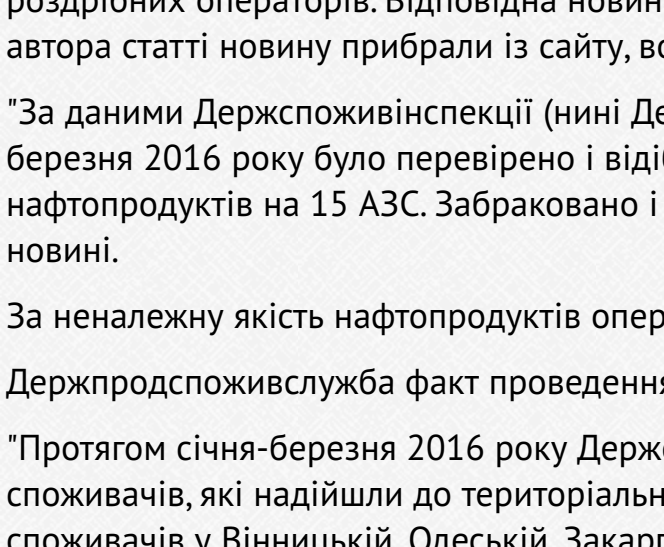
По-перше — відсутність централізованого фінансування перевірок та експертиз пального Держпродспоживслужбою.

"Контролювати і карати порушників — це прерогатива держави, але вже років десять ця діяльність не фінансується, хоча такий контроль був би економічно вигідним. Сума тіньових паливних коштів набагато більша, ніж витрати на контроль", — каже Куюн.

По-друге — відсутність відповідальних працівників за перевірки якості пального.

По-третє — відсутність відповідного обладнання в обласних управліннях.

За словами в.о. начальника головного управління Держпродспоживслужби у Київській області Олени Матвієнко, відомство призупинило проведення лабораторних випробувань під час здійснення державного контролю до ухвалення Кабміном необхідних нормативно-правових актів. Тобто перевірити якість пального шляхом проведення лабораторних випробувань зараз неможливо.

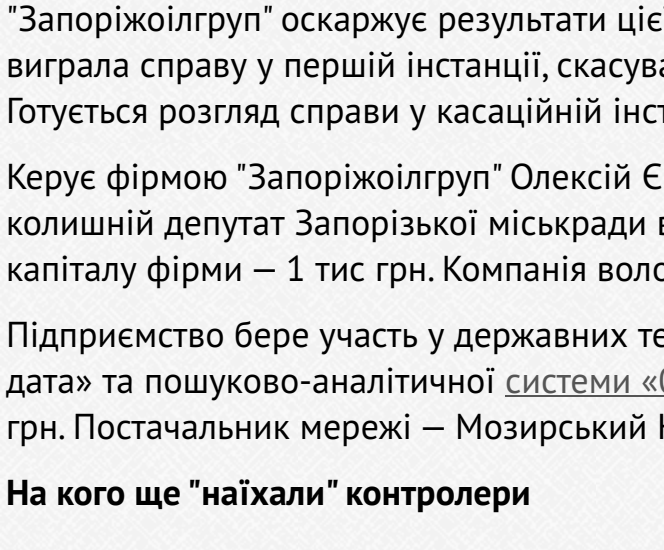


До того ж, безпідставно перевіряти те, що на споживачі майже не скаржаться, адже довести свою правоту й отримати відшкодування надзвичайно складно.

"Щоб офіційно висунути претензії, необхідно мати чек, потрібно автомобіль довести до потрібної АЗС, влаштувати скандал, сколасти акт у двох примірниках, щоб його хтось підписав з відповідальних осіб АЗС. Якщо він відмовиться — щоб підписали свідки, які підтвердять, що ви заправились саме там. Це важко", — пояснює Рябцев.

До того ж, за його словами, власник АЗС не відповідає за якість пального і за можливі збитки, завдані проданим ним паливом. Відповідає виробник. Якщо у заправника є керекопія паспорта якості та сертифіката відповідності стандартам, цього цілком достатньо, щоб зняти із себе всі звинувачення.

Коментарі споживачів



Микола, таксист, м. Житомир:

"Неякісне паливо продають майже всюди. На дорогах заправках я практично не заправляюсь. Зараз у місті на кожному кроці відкривається "розливайка", ставлять бочки, кажуть, продаємо солярку білоруська, найкраща, дешевше на 5-6 грн/л. Вони відкриваються майже кожні два тижні. Спершу продають якісне паливо, а потім, деь через місяць, коли змаянять достатньо клієнтів, починають газолін колотити, чи ще щось, — іздити неможливо. От я заправляюсь тільки на тих, які недавно відкрились. Якщо заправитись "бодягою" — машина не захоче їхати. "Душиш" до упора, щоб вона розігналась. На 100 км — на літр-півтора більше солярки. Потім це виливається в ремонт форсунок. І нічого нікому не доведеш. Я не знаю жодного випадку, щоб хтось собі якість компенсував збитки, чи хоча б щоб гроші за паливо повернули..."

Олександр, таксист, м. Одеса:

"Я переважно їзджу на газу, але і бензином заправляюсь. Бензин — тільки на ОККО. Все інше машини не підходить. Як визначити якість? Та ніяк, тільки на ТО, коли доводиться міняти форсунок. Якщо заправився і немає тяги — тоді треба сразу бити морду заправщиком. У мене такого ще не було, а от у знайомого — було. Він повернувся на заправку — йому без зайвих слів повернули гроші. Судитись із ними немає сенсу, а от поскаржитись у центральний офіс, якщо це велика мережа — може допомогти... Прийжджає ревізія, можуть змінити керівництво..."

Максим, підприємець, м. Кропивницький:

"Я вважаю, що якісне паливо продають на ОККО, WOG і Socar. Ми заправляємось там. Якість пального можна визначити на реакційо автомобіля. Після "бодяги" може з'явитись ремонт. Взагалі це від людини залежить. Деяких "шкод" не вибавлявший, а іншіи може знажитись. Але ж нічого не доведеш. Потрібен аналіз, експертиза. До суду є сенс звертатись, тільки якщо збитки становлять десятки тисяч гривень... якщо менше — дешевше буде просто забути".

Реакція на скарги чи спосіб тиску?

Утім, з перевірок скарг із Запоріжжя не все однозначно. У 2016 році Держпродспоживслужба перевіряла якість нафтопродуктів на автозаправках роздрібних операторів. Відповідна новина була розміщена на сайті, але після запиту автора статті новину прибрали із сайту, вона лишилась в кеші.

"За даними Держспоживінспекції (нині Держпродспоживслужба), упродовж січня-березня 2016 року було перевірено і відібрано зразки від 235,2 тис л нафтопродуктів на 15 АЗС. Забраковано і знято з реалізації 20 тис л", — говоритьсь у новині.

За належну якість нафтопродуктів операторів оштрафували на 246,9 тис грн.

Держпродспоживслужба факт проведення перевірок визнала.

"Протягом січня-березня 2016 року Держспоживінспекція на підставі звернень споживачів, які надійшли до територіальних органів з питань захисту прав споживачів у Вінницькій, Одеській, Закарпатській, Київській, Чернігівській областях та у Києві, провела позапланові перевірки і застосувала до суб'єктів господарювання санкції", — відповіла в.о. заступника голови Держпродспоживслужби Лілія Смирєнко.

Завдавалося б, інспектори виявили та покарали "бодяжників", зменшили кількість неякісного пального, а отже, і ризик для водіїв заправитись неякісним паливом. Проте в офіційних відповідях згадані обласні управління про ці перевірки не згадують, а цифри і свідчення не сходяться. Чому?

За словами Олега Серовського, президента ТОВ "Торговий дім "Запоріжкоїлгруп", з якого контролери намагаються стягнути найбільший в Україні штраф — 303 648 грн, їх "замовили" з корупційних мотивів.

"Зараз діє мораторій на перевірки, тому Держпродспоживслужба може перевіряти підприємства лише за скаргами споживачів. От така скарга і надійшла. Цей споживач до нас і до суду не звертався, відшкодувати йому збитки не просив. Це замовлення. Контрольні організації не можуть існувати без хабарництва", — вважає Серовський.

Він упевнений у високій якості свого пального. "При проведенні перевірки контролери виявили низку порушень, але на місці не було керівництва компанії. Якщо у нас були якісь проблеми з якістю пального, ми б могли їх не пустити і отримати за це 100 грн штрафу. Проте ми відкриті і дозволяти цю перевірку", — додав він.

"Запоріжкоїлгруп" оскаржує результати цієї перевірки. Компанія подала до суду, виграла справу у першій інстанції, скасувала штраф, проте в апеляції програла. Готується розгляд справи у касаційній інстанції.

Керув фірмою "Запоріжкоїлгруп" Олексій Єсєєв. Її власником є Олег Серовський — колишній депутат Запорізької міськради від Партії регіонів. Розмір статутного капіталу фірми — 1 тис грн. Компанія володіє мережею автозаправних станцій ZOG.

Підприємство бере участь у державних тендерах. У 2016 році, за даними порталу «Є-дата» та пошуково-аналітичної системи «007», ТОВ отримало замовлень на 43,26 млн грн. Початочальні мережі — Мозирський НПЗ (Білорусь).

На кого ще "наїхали" контролери

У згаданому повідомленні Держпродспоживслужби вказані також ПП "ОККО-нафтопродукт", ТОВ "Гарант експрес", ПАТ "Укрнафта", ТОВ "Пульс 24", ТОВ "Оріон", а у Запорізькій області — ПП "Фараон", ТОВ "Тего", ФОП Марічану Ю. Г., ТОВ "Подоніт", АФГ "Агро". Усі вони відмовились коментувати ситуацію.

За даними аналітичної платформи YouControl, керівником ПП "ОККО-нафтопродукт" є Юрій Куцабський, власником — Віталій Антонов. Підприємство фігурує у 173 судових рішеннях, у тому числі в кримінальних справах.

ТОВ "Гарант експрес" оперує мережею АЗС "Маршал". Керівник — Вадим Фомін, власник — Олександр Зачепило та Ірина Петрова. Фігурує у 49 судових рішеннях, з них 22 — у кримінальних справах.

ПАТ "Укрнафта" керує Ролліс Марк Ендіро. 50% акцій компанії належить "Нафтогазу України", решта — кіпрським компаніям "Бордо менеджмент лімітед" (12,8709%), "Б'їдкомонт венчерз лімітед" (13,605%) та "Літтон енттерпрайзес лімітед" (13,605%). Інші акціонери мають менше 10% акцій. Компанію відомість до сфери впливу бізнес-групи "Приват" Ігоря Коломойського та Геннадія Боголобова.

ТОВ "Пульс 24" керує і володіє Ярослав Нековаль. Підприємство не фігурує у судових справах і має лише 10 тис грн статутного капіталу. ТОВ "Оріон" керує Костянтин Георгієв. Його власники — Андрій Храпунов та Михайло Зербул.

Експерти мають свої думки з приводу "бодяги", треба мати докази й результати аналізів пального. Таких досліджень ніхто якісно не проводить. Протягом останніх років найбільші питання виникали щодо бізнесу групи компаній БРСМ. Вони є найбільшими отримувачами різних компонентів моторних палив.

Питання: звідки мережа бере бензин А-95 двох марок, якщо завозить на свої нафтобази тільки А-92? Або інше: навіщо на ті нафтобази постачаються тисячі тонн палива? Чому ці товари не купують для себе інші мережі? — дивується Куюн.

ТОВ "Укртрансіль-2009" імпортує паливо для мережі АЗС під брендом "БРСМ". За даними "Наших грошей", воно належить сім'ї экс-міністра енергетики та вугільної промисловості Едуарда Ставицького (уряд Азарова), хоча сама БРСМ це спростовує.

За даними реєстру юридичних осіб, керівником та власником фірми є Олег Деменюк. Вона фігурує у 181 судовому рішенні, з них 125 — кримінальні провадження. У червні 2015 року на одній з нафтобаз сталася масштабна пожежа з людськими жертвами.

ТОВ "Стейт ойл" — мережа АЗС, що працює під брендом "БРСМ". Керівник — Василь Кір, кінцевий власник — Ігор Ревко, який живе у Нью-Йорку, США. Підприємство фігурує у 539 судових рішеннях, з них 466 — у кримінальних справах.

Що далі

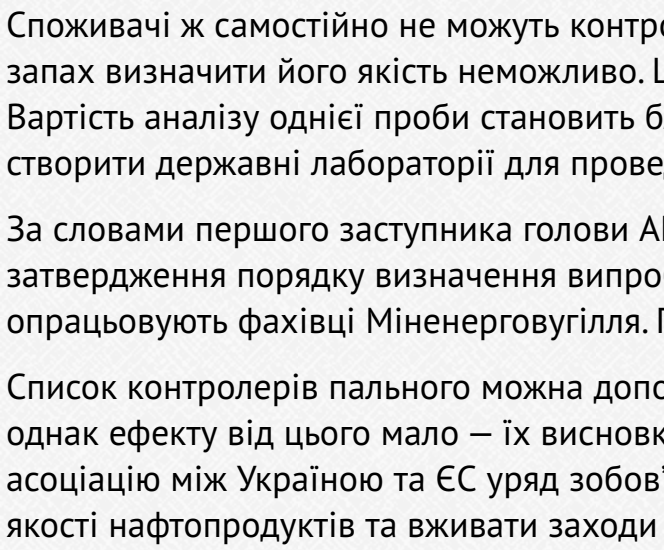
Через відсутність системи контролю за якістю пального програють усі. Держава зазнає збитків, а громадяни отримують неякісний товар. Як виправити ситуацію?

По-перше, Кабміну слід проводити систематичні перевірки якості, продовживши фінансування відповідної програми. Важливо, аби перевірки не були вибірковими.

По-друге, потрібно якомога швидше ухвалити необхідні нормативно-правові акти, зокрема — порядок визначення випробних лабораторій оцінки якості пального. Проте такого рішення досі навіть не розроблений.

По-третє, за умов браку сертифікованих лабораторій та відшкодування збитків споживачеві лише за бажанням АЗС важливо оприлюднювати інформацію про якість пального. Етичній регулятор у питаннях нафтопродуктів в Україні — це ринок.

Як убезпечитися від "бодяги"



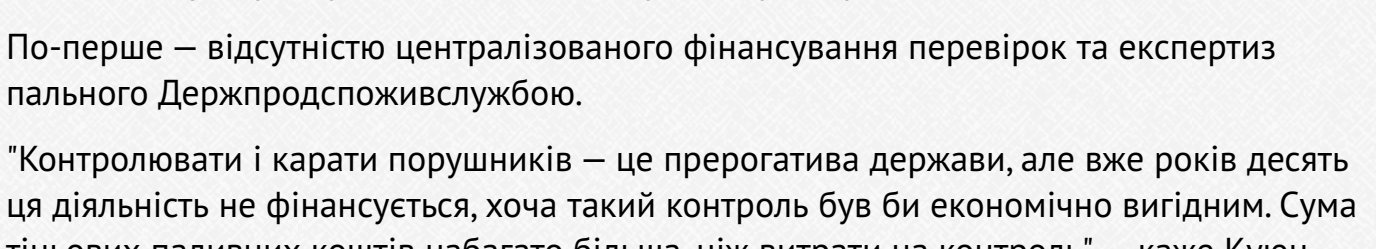
На кожній АЗС є куточок споживача. Перед заправкою необхідно перевірити наявність сертифіката відповідності, який повинен бути чинним і містити всі марки пального, що продається на АЗС, а також паспорт якості на паливо.

У паспорті мусить бути зазначена марка пального, яка є у сертифікаті відповідності. Також паспорт повинен бути датований не раніше, ніж місяць від дати заправки.

Треба бути обережним, якщо ціна на паливе нижча на понад 3 грн за літр, ніж на сусідніх заправках, відсутня назва АЗС або її зовнішній вигляд не викликає довіри.

Может підозрюватися в рамках проєкту USAID "Прозорого енергетика". Позиція автора теж не збігається з позиціями Агентства з міжнародної енергетики США та аналітичного центру DIXI Group. У разі передурку розслідування передурку дисклеймера обов'язковий.

Дмитро Сітченко, спеціально для ЕП



Споживачі не можуть контролювати якість пального, але це може робити держава, реагуючи на скарги громадян. Такі звернення фіксує Держпродспоживслужба. Однак за останні три роки вона отримала з усієї України лише 29 скарг щодо якості нафтопродуктів, причому більшість з них — із Запорізької області.

За даними служби, відбулося 12 позапланових перевірок, пригнатуно до відповідальності цісті компанії на загальну суму 769 314 грн. У 13 випадках інформація не підтвердилася, ще чотири скарги перебувають на розгляді. Таку малу кількість перевірок фахівці пояснюють трьома факторами.

По-перше — відсутність централізованого фінансування перевірок та експертиз пального Держпродспоживслужбою.

"Контролювати і карати порушників — це прерогатива держави, але вже років десять ця діяльність не фінансується, хоча такий контроль був би економічно вигідним. Сума тіньових паливних коштів набагато більша, ніж витрати на контроль", — каже Куюн.

По-друге — відсутність відповідальних працівників за перевірки якості пального.

По-третє — відсутність відповідного обладнання в обласних управліннях.

За словами в.о. начальника головного управління Держпродспоживслужби у Київській області Олени Матвієнко, відомство призупинило проведення лабораторних випробувань під час здійснення державного контролю до ухвалення Кабміном необхідних нормативно-правових актів. Тобто перевірити якість пального шляхом проведення лабораторних випробувань зараз неможливо.



Микола, таксист, м. Житомир:

"Неякісне паливо продають майже всюди. На дорогах заправках я практично не заправляюсь. Зараз у місті на кожному кроці відкривається "розливайка", ставлять бочки, кажуть, продаємо солярку білоруська, найкраща, дешевше на 5-6 грн/л. Вони відкриваються майже кожні два тижні. Спершу продають якісне паливо, а потім, деь через місяць, коли змаяняют достатньо клієнтів, починають газолін колотити, чи ще щось, — іздити неможливо. От я заправляюсь тільки на тих, які недавно відкрились. Якщо заправитись "бодягою" — машина не захоче їхати. "Душиш" до упора, щоб вона розігналась. На 100 км — на літр-півтора більше солярки. Потім це виливається в ремонт форсунок. І нічого нікому не доведеш. Я не знаю жодного випадку, щоб хтось собі якість компенсував збитки, чи хоча б щоб гроші за паливо повернули..."

Олександр, таксист, м. Одеса:

"Я переважно їзджу на газу, але і бензином заправляюсь. Бензин — тільки на ОККО. Все інше машини не підходить. Як визначити якість? Та ніяк, тільки на ТО, коли доводиться міняти форсунок. Якщо заправився і немає тяги — тоді треба сразу бити морду заправщиком. У мене такого ще не було, а от у знайомого — було. Він повернувся на заправку — йому без зайвих слів повернули гроші. Судитись із ними немає сенсу, а от поскаржитись у центральний офіс, якщо це велика мережа — може допомогти... Прийжджає ревізія, можуть змінити керівництво..."

Максим, підприємець, м. Кропивницький:

"Я вважаю, що якісне паливо продають на ОККО, WOG і Socar. Ми заправляємось там. Якість пального можна визначити на реакційо автомобіля. Після "бодяги" може з'явитись ремонт. Взагалі це від людини залежить. Деяких "шкод" не вибавлявший, а іншіи може знажитись. Але ж нічого не доведеш. Потрібен аналіз, експертиза. До суду є сенс звертатись, тільки якщо збитки становлять десятки тисяч гривень... якщо менше — дешевше буде просто забути".

Реакція на скарги чи спосіб тиску?

Утім, з перевірок скарг із Запоріжжя не все однозначно. У 2016 році Держпродспоживслужба перевіряла якість нафтопродуктів на автозаправках роздрібних операторів. Відповідна новина була розміщена на сайті, але після запиту автора статті новину прибрали із сайту, вона лишилась в кеші.

"За даними Держспоживінспекції (нині Держпродспоживслужба), упродовж січня-березня 2016 року було перевірено і відібрано зразки від 235,2 тис л нафтопродуктів на 15 АЗС. Забраковано і знято з реалізації 20 тис л", — говоритьсь у новині.

За належну якість нафтопродуктів операторів оштрафували на 246,9 тис грн.

Держпродспоживслужба факт проведення перевірок визнала.

"Протягом січня-березня 2016 року Держспоживінспекція на підставі звернень споживачів, які надійшли до територіальних органів з питань захисту прав споживачів у Вінницькій, Одеській, Закарпатській, Київській, Чернігівській областях та у Києві, провела позапланові перевірки і застосувала до суб'єктів господарювання санкції", — відповіла в.о. заступника голови Держпродспоживслужби Лілія Смирєнко.

Завдавалося б, інспектори виявили та покарали "бодяжників", зменшили кількість неякісного пального, а отже, і ризик для водіїв заправитись неякісним паливом. Проте в офіційних відповідях згадані обласні управління про ці перевірки не згадують, а цифри і свідчення не сходяться. Чому?

За словами Олега Серовського, президента ТОВ "Торговий дім "Запоріжкоїлгруп", з якого контролери намагаються стягнути найбільший в Україні штраф — 303 648 грн, їх "замовили" з корупційних мотивів.

"Зараз діє мораторій на перевірки, тому Держпродспоживслужба може перевіряти підприємства лише за скаргами споживачів. От така скарга і надійшла. Цей споживач до нас і до суду не звертався, відшкодувати йому збитки не просив. Це замовлення. Контрольні організації не можуть існувати без хабарництва", — вважає Серовський.

Він упевнений у високій якості свого пального. "При проведенні перевірки контролери виявили низку порушень, але на місці не було керівництва компанії. Якщо у нас були якісь проблеми з якістю пального, ми б могли їх не пустити і отримати за це 100 грн штрафу. Проте ми відкриті і дозволяти цю перевірку", — додав він.

"Запоріжкоїлгруп" оскаржує результати цієї перевірки. Компанія подала до суду, виграла справу у першій інстанції, скасувала штраф, проте в апеляції програла. Готується розгляд справи у касаційній інстанції.

Керув фірмою "Запоріжкоїлгруп" Олексій Єсєєв. Її власником є Олег Серовський — колишній депутат Запорізької міськради від Партії регіонів. Розмір статутного капіталу фірми — 1 тис грн. Компанія володіє мережею автозаправних станцій ZOG.

Підприємство бере участь у державних тендерах. У 2016 році, за даними порталу «Є-дата» та пошуково-аналітичної системи «007», ТОВ отримало замовлень на 43,26 млн грн. Початочальні мережі — Мозирський НПЗ (Білорусь).

На кого ще "наїхали" контролери

У згаданому повідомленні Держпродспоживслужби вказані також ПП "ОККО-нафтопродукт", ТОВ "Гарант експрес", ПАТ "Укрнафта", ТОВ "Пульс 24", ТОВ "Оріон", а у Запорізькій області — ПП "Фараон", ТОВ "Тего", ФОП Марічану Ю. Г., ТОВ "Подоніт", АФГ "Агро". Усі вони відмовились коментувати ситуацію.

За даними аналітичної платформи YouControl, керівником ПП "ОККО-нафтопродукт" є Юрій Куцабський, власником — Віталій Антонов. Підприємство фігурує у 173 судових рішеннях, у тому числі в кримінальних справах.

ТОВ "Гарант експрес" оперує мережею АЗС "Маршал". Керівник — Вадим Фомін, власник — Олександр Зачепило та Ірина Петрова. Фігурує у 49 судових рішеннях, з них 22 — у кримінальних справах.

ПАТ "Укрнафта" керує Ролліс Марк Ендіро. 50% акцій компанії належить "Нафтогазу України", решта — кіпрським компаніям "Бордо менеджмент лімітед" (12,8709%), "Б'їдкомонт венчерз лімітед" (13,605%) та "Літтон енттерпрайзес лімітед" (13,605%). Інші акціонери мають менше 10% акцій. Компанію відомість до сфери впливу бізнес-групи "Приват" Ігоря Коломойського та Геннадія Боголобова.

ТОВ "