

# Маршрутка вирушає в рейс...

На робочому столі в оператора комп'ютерного набору Світлани Полещук – портрет дорослого сина. І дві свічечки, що їх мама неодмінно запалює 23 травня, у свій день народження, який за злою іронією долі став днем смерті її 26-річного Андрія. Це був лише 13-й день із часу його одруження...

Інна ОМЕЛЯНЧУК,  
заслужений журналіст України

Того весняного дня загинув не лише Андрій: із життям попрощалися всі 10 пасажирів маршрутки «Рівне – Київ» та її водій.

Трагедія сталася на 132-му кілометрі автостроги Київ–Чоп у Житомирській області внаслідок зіткнення вантажного автомобіля «Сканія» з автобусом «Фольксваген ЛТ35», тобто з тією нещасливою маршруткою. Спричинив автокатастрофу виїзд водія вантажівки, громадянина Боснії та Герцеговини, на зустрічну смугу. Принаймні такого висновку дійшла урядова комісія, створена «по гарячих слідах» трагедії, і, власне кажучи, суд. Водія «Сканії» засуджено українською Фемідою до 10 років позбавлення волі. Натомість рівненські матері побиваються й через три роки після трагедії. Бо запитань і сьогодні залишається більше, ніж відповідей. От тільки зневірилися вони так, що подеколи вже й не намагаються їх шукати...

## «А знаєте, яким він хлопцем був...»

Світлана та Василь Полещуки, котрих особисто мені ще жодного разу після трагедії не випало зустріти без сліз на очах, у пошуках справедливості б'ються, наче риба об лід.

– Нам уже нема чого втрачати в цьому житті, і ми хочемо добитися від власника вантажівки, який живе і працює в Словенії, не лише компенсації за безглузду, але таку страшну смерть нашого сина. Адже, як з'ясувалося, Україна не має угоди про правову допомогу ані з Боснією та Герцеговиною, ані зі Словенією. Втім, ми добиватимемося компенсації від власника фірми, навіть якщо нам доведеться піти для цього до найвищих судових інстанцій. 7 тисяч гривень ми заплатили лише за переклад матеріалів нашої справи на сербську, та ще й довгенько шукали перекладача. З наших невеликих заробітків важко викроювати ці кошти, але ми йтимемо до кінця. Бо хочемо «струснути» суспільство, яке має, врешті, замислитися: чому ось так просто матері втрачають своїх дітей? Андрій наш був здоровий, як дуб, мав гарну роботу, щойно одружився, ми так хотіли дочекатися онуків...

Аналізуючи причини аварії, фахівці Міністерства транспорту та зв'язку дійшли висновку, що таких трагічних наслідків можна було б уникнути, якби пасажирів перевозив пасажирський, а не переобладнаний з вантажного мікроавтобус, який до того ж здійснював начебто нерегулярний маршрут, а його власника лише за останній рік було оштрафовано на 16 тисяч гривень.

## Скільки коштує людське життя?

Проблема, отже, має дві взаємопов'язані складові: компенсацію моральної шкоди родичам загиблих та безпеку перевезень у маршрутках.

– Спочатку ми, родичі, спілкувалися між собою, плачучи хоч якусь надію на відшкодування. Але з часом вона почала танути, як торішній сніг, – каже рівнянка Лариса Щербакова, котра тоді теж утратила 26-річного сина. – Особливо, коли тодішній Президент Ющенко заявив в ефірі «5 каналу», що кожна з родин уже отримала по 50 тисяч гривень компенсації. Але цього не сталося. З'ясується, і наша родина, й родина Полещуків не підпадаємо під дію відповідного закону: якби в наших 26-річних синів залишилися на утриманні неповнолітні діти або немічні батьки, то ці відшкодування були б. А якщо ми втратили дорослих і здорових чоловічків, життя яких обірвалося, то нам компенсації не належить. Просто виплекали дітей, а їх у нас забрали – і тільки на поховання та частково на пам'ятники кошти повернули. Втім, ми знаємо, що з тих державних грошей не розбагатіємо. Гнітить і приносить інше: ситуація з перевезеннями пасажирів за ці три роки не те що не змінилася на краще – погіршилася! Ви ж подивіться, скільки аварій стається навколо нас! Ми не можемо, не маємо морального права, переживши таку втрату, із цим миритися: адже наше життя не захищене у власній державі! Нам кажуть: якби ці перевезення мали статус регулярних, а пасажирів отримали на руки квиток, то відповідно мали б і страховку. А наші маршрутки, які під виглядом нерегулярних перевезень дуже вже регулярно курсують на Київ, хоча б сьогодні видають такі квитки?

Цілком можу підписатися під цими материнськими словами: сама ж бо часто користуюся послугами приватних автоперевізників. Доки не витребуєш квиток, тобі його ніхто не запропонує.

Тому, звісно, по коментарі ми пішли до тих, хто й має контролювати ситуацію.

## Квиток – страховий поліс пасажирів

– Відповідно до Закону «Про автомобільний транспорт» та «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», затверджених Кабінетом Міністрів, є три види перевезень: регулярні (стартують з автовокзалів і квиток на них купують у касі), регулярні спеціальні (скажімо, спецрейси з доставки людей до місця роботи) та нерегулярні (перевезення організованих груп пасажирів, які мають спільну мету поїздки). Раніше з Рівного було 68 регулярних рейсів на Київ, нині їх залишилося 29, а фактично виконується 16. Ви, мабуть, теж не раз бачили, як такі собі молодики на автовокзалі переманюють пасажирів, котрі стоять у черзі до каси: мовляв, уже виїжджаємо, до того ж платити доведеться на 5 гривень менше. Ще й без квитка. А ці зекономлені 5 гривень інколи стають платою за людське життя. А вже квиток, придбаний у касі чи у водія, – це страховий поліс пасажирів, – коментує ситуацію Володимир ГОРОШКО, начальник обласної автомобільної інспекції. – Перевізники, котрі під виглядом нерегулярних здійснюють регулярні перевезення, справді, створюють чимало проблем. Що вони порушують? По-перше, на маршруті протяжністю понад 150 кілометрів повинен курсувати автобус вагою не менш як 5 тонн, у якому не менш ніж 30 місць (у маршрутках їх 16–18); по-друге, на відстань понад 500 кілометрів (як-от до Києва й назад) повинно бути два водії, а не один, як у них; по-третє, нерегулярні перевезення здійснюються не більш як два рази на тиждень – а вони їздять щодня! Торік ми анулювали 150 ліцензій, з початку цього року – уже 26. Але спритники й тут шукають лазівки: або перереєструють транспортний засіб на родичів (як, до речі, сталося у випадку із аварією 23 травня 2008 року), або й узагалі наважуються виїжджати без ліцензії. У такому разі ми спільно з податковою та УБЕЗом складаємо протокол і забираємо машину на штрафмайданчик. А матеріали відповідно передаємо до суду. Щоб навести лад у пасажирських перевезеннях, ми об'єднали зусилля ДАІ, УБЕЗу, податкових органів, транспортної прокуратури, нашої інспекції та прокуратури: робоча група працює під головуванням заступника прокурора області Юрія Мельника.

– Сьогодні, коли під егідою ООН у світі, зокрема й в Україні, триває Десятиліття заходів із безпеки дорожнього руху, виникає нериторичне запитання: чи здатна влада забезпечити нас від схожих трагедій, гарантувати безпеку пасажирських перевезень?

– Це дуже актуальне й слушне запитання, – запевняє голова Рівненської облдержадміністрації Василь Берташ. – У безладі з пасажирськими перевезеннями ми такі поставимо крапку. Домовини на колесах людей не возитимуть. В області мають надійти 16 новеньких комфортабельних автобусів, які відповідають усім вимогам безпеки. Вони замінять на київських маршрутах згадані транспортні засоби.

Ці б слова та, як то кажуть, Богові у вуха. Втім, не вірити їм підстав теж немає, адже Василь Берташ – людина в області авторитетна.

За свідченням юристів, Україна, справді, не має двостороннього міжнародного договору про правову допомогу в цивільних та кримінальних справах із Словенією. Це питання не врегульовано на міждержавному рівні. До речі, з іншими країнами такі договори укладено – є навіть угода між країнами СНД. Тож, якби фігурантом ДТП був, наприклад, громадянин Росії, то рішення нашого, українського, суду щодо нього було б дійсним. У наведеному ж випадку Житомирський районний суд, який виніс вирок у згаданій кримінальній справі, залишив цивільні позови потерпілих без розгляду, – й інакше вчинити не міг. Звісно, все вирішувалося б простіше, якби така угода існувала.

Тепер потерпілі (зокрема сім'я Полещуків) відповідно до Закону «Про міжнародне приватне право» заявили про свої претензії до словенської фірми та її власника і добиваються моральної компенсації у грошовому еквіваленті. Рівненський міський суд відкрив провадження у справі за позовом Полещуків. Проте суди, які відбуваються за участю іноземних громадян, мають свою специфіку та особливий процесуальний порядок: наприклад, між кожним із судових засідань є перерва у 9 місяців. Тому не доводиться казати про швидкий розгляд справи. Але батьки справедливо сподіваються принаймні на часткову компенсацію завданої їм шкоди, яка не буде для них зайвою: наближається старість, а сина, котрий доглянув би їх, на жаль, немає.

# День

## 2 липня – День працівника Державної податкової служби України

Податківці відзначають професійне свято з 2000 року: спочатку воно називалося Днем податкової служби України, а згодом акцент зробили на маленькій людині, перейменувавши свято на День працівника Державної податкової служби.

У радянську добу податкова адміністрація як окрема служба не існувала, а роль податків у формуванні бюджету була незначною. До того ж адміністрували всі фінансові збори не в Києві, а в Москві. Не дивина, що в 1990-х роках в Україні бракувало кваліфікованих кадрів, знівелювалися податкові традиції.

Податкову службу створювали в штаті Міністерства фінансів відповідно до Постанови Ради Міністрів Української РСР від 12 квітня 1990 року. Формування служби мало завершитися до 1 липня, тож наступного дня українські податківці вже стали до роботи.

Збирачі податків – перші провісники держави. У давнину, зокрема на зорі Київської Русі, данину стягували силоміць і без будь-яких норм. Серед цікавих нововведень останніх років – стягнення податків наперед.

Цього ж місяця, а саме 16 липня, професійне свято мають найвідданіші колеги податківців – бухгалтери. Такої честі їх удостоєно у зв'язку зі значним внеском, який зробили працівники бухгалтерських служб у зростання національної економіки (Указ Президента України «Про День бухгалтера» від 18 червня 2004 року).

Ю. П.