



Нелегальні перевізники: анархія вартістю в мільярд

24

Нелегальний перевізник у контексті цієї статті є власником автотранспортного засобу, який використовує його для надання публічної послуги – перевезення пасажирів на міжміському сполученні, не маючи на це відповідного дозволу. Нині втрати бюджету України від діяльності нелегальних пасажирських міжміських автоперевізників оцінюються нами більш як у мільярд гривень на рік (5-й канал, проводячи власне розслідування в 2013 році, оцінив їх у мільярд доларів США; програма «Особливий погляд. Маршрутки» від 5 листопада 2013 року). Було й багато інших розслідувань з цього питання, програм на ТБ, статей у ЗМІ. Усі вони висвітлювали цю гостру тему, але, на жаль, у жодному матеріалі конкретних рекомендацій із розв'язання проблеми «нелегалів» знайти не вдалося. Це дає зацікавленим сторонам привід заявляти про те, що питання нібито неможливо вирішити в межах чинного законодавства.

Рішуче не погоджуємося з таким твердженням. Навпаки, вважаємо, що чинне законодавство надає всі можливості для переведення нелегального трафіку пасажирських автоперевезень у легальне русло. З огляду на те, що стан речей у галузі потребує негайних змін, пропонуємо власний погляд на шляхи розв'язання проблеми нелегальних автоперевезень.

Спочатку коротко історія питання.

Перші нелегальні перевізники з'явилися на дорогах України більш як десять років тому. На той час були всі підстави для того, щоб об'єднати нелегальний трафік із офіційним, привести його у відповідність до законодавства й скористатися напрацьованими ініціаторів нової послуги на користь країни й пасажирів.

Однак, скориставшись міністерським Наказом № 285 «Порядок визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху» від 12 квітня 2007 року, спритники вибудували тіншову схему пасажирських перевезень, яка діє й досі. В її основі – здійснення *регулярних* міжміських пасажирських автоперевезень на підставі фіктивних дозволів на *нерегулярні* перевезення. Ця схема дає можливість уникати будь-яких конкурсів по маршрутах, соціальних зобов'язань у вигляді пільговиків, нагляді інстанцій, які контролюють регулярні перевезення. Завдяки цій схемі перевізники можуть ігнорувати автовокзали та автостанції, продавати квитки не через касові апарати, отри-

муючи неконтрольовану виручку живими грошима. Чиновникам схема давала стабільний потік «відкату» від нелегального бізнесу.

Система нелегальних перевезень запрацювала на місцях за схемою трикутника: *call*-центр нелегалів збирав замовлення та інформував про місця відправлень, перевізник отри-

мував кошти від пасажирів і виконував регулярні рейси, орган з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція) видавав перевізникам дозволи на нерегулярні перевезення. Саме так працює ця система й досі.

За кілька років нелегальні перевезення стали загальноприйнятими. Цей факт вимушений був визна-

Іфо...

Корупціонерів — у в'язницю

Президент України Петро Порошенко в Одесі під час розширеної наради з головами обласних і Київської міської державних адміністрацій за участю керівництва центральних органів влади та правоохоронних органів підкреслив, що «жодних можливостей сидіти і чекати, що з корупцією боротиметься хтось інший з Києва, не буде. Це є наша боротьба – не на життя, а на смерть». У цьому процесі допомогатимуть прокурори, міліціонери та співробітники СБУ, а тих, хто перешкоджатиме, звільнять.

У вересні відбудеться ще одна нарада, де кожен матиме можливість відзвітувати. «Результат – коли корупціонери у в'язниці. Результат – коли запроваджена реформа децентралізації», – зауважив П. Порошенко.

Глава держави відзначив одеський досвід у доборі кадрів керівників районних державних адміністрацій. Так, лише за тиждень на конкурс на посади голів районних державних адміністрацій в Одесі було подано 4,5 тисячі заявок, відібрали – 8. Він також доручив усім головам облдержадміністрацій до 1 листопада запровадити електронні закупівлі.

«Електронні закупівлі, скорочення неефективних чиновників, боротьба з корупцією і робота силовиків, ефективна взаємодія з АТО і допомога українським військовим, залучення іноземних інвестицій – ми маємо не лише робити, а й інформувати про це суспільство. Бо настрій, тонус, упевненість у перемозі суспільства – це ключовий чинник реформ», – наголосив Президент.

Досвідом реформування та боротьби з корупцією поділилися голови Одеської (Міхеїл Саакашвілі), Харківської (Ігор Райнін), Дніпропетровської (Валентин Різніченко), Львівської (Олег Синютка) обласних державних адміністрацій, а також голова Київської міської державної адміністрації Віталій Кличко.

Євген ТИЩУК.

ти тогочасний міністр транспорту та зв'язку Й. Вінський. У документі під назвою «Аналіз регуляторного впливу до проекту закону України «Про внесення змін до ЗУ «Про автомобільний транспорт»» (http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_165/print/13300.html) від 19 червня 2009 року зазначено:

«...Нерегулярні перевезення взагалі не можуть мати будь-яких систематичних ознак регулярності й мають виконуватись як разові за кожним окремим замовленням.

На практиці склалася ситуація, в якій частина автомобільних перевізників виконують перевезення в міжміському сполученні, відправляючись від територій, прилеглих до автостанцій, залізничних вокзалів, ринків, інших місць концентрації пасажиропотоків. Ці перевізники відправляють автобуси за наповненням і на практиці надають публічну послугу, однак називають ці перевезення нерегулярними.

...Перевізники, що виконують регулярні перевезення під виглядом нерегулярних, дістають перевагу... Автомобільні перевізники, які виконують перевезення на регулярних автобусних маршрутах, зазнають великих економічних збитків».

Однак і нині ситуація не змінилася. Ринок міжобласних пасажирських перевезень на 90 відсотків захоплений нелегалами. 9 із 10 пасажирів, сплачуючи за власний проїзд, надалі фінансують транспортну мафію. Що це означає для держави?

1. Контроль над міжобласними пасажирськими перевезеннями держава практично втратила. В умовах проведення АТО це максимально небезпечно.

2. Щомісячно в масштабі України бюджет недоотримує у вигляді несплачених податків за різними оцінками від семидесяти до двохсот мільйонів гривень.

3. Гроші, які не надходять до бюджету, не залишаються й у кишенях перевізників. Вони спрямовуються в корупційні схеми всіх рівнів. Нелегальні перевезення нині є надпотужним джерелом корупції практично в усіх регіонах країни.

4. Руїнується галузь пасажирських перевезень. Сьогодні вона корумпована настільки, що не має жодних перспектив інвестування. Рівень безпеки пасажирів на нелегальних маршрутах украї низький.

5. Знищується мережа автовокзалів та автостанцій, яка сама по собі коштує мільярди й швидко відновити яку буде неможливо.

Утім, розв'язати проблему нелегальних перевізників порівняно легко. Для цього необхідно перекрити нелегальний трафік пасажирських перевезень, а діяльність його учасників перенаправити в легальне русло.

Ми запропонували низці облдержадміністрацій послідовний алгоритм дій щодо усунення нелегальних пасажирських перевізників на автомобільному транспорті. Оскільки

«слабким місцем» тіншової схеми є необхідність отримання в обласних відділеннях Укртрансінспекції дозволів на нерегулярні пасажирські перевезення, слід перекрити канали їхньої видачі нелегалам. Основне порушення полягає в тому, що затверджений Укртрансінспекцією список осіб, які нібито замовили нерегулярне перевезення, є фіктивним, такими само є й договори з фізичними та юридичними особами щодо надання послуги нерегулярних перевезень.

Тож надання фіктивних документів робить указаний дозвіл недійсним. Виявлення таких фактів у діяльності перевізника мають стати підставою для відкриття кримінальних справ, зокрема за ознаками злочину, передбаченими статтями 358, 366 Кримінального кодексу України: підроблення службових документів.

Звісно, реальна загроза кримінальної відповідальності змусить легалізувати пасажиропотоки. Тоді перевізники працюватимуть офіційно від автовокзалів та автостанцій. Крім того, органи ДАІ разом із представниками прокуратури, підрозділів державної служби боротьби з економічною злочинністю МВС, СБУ, ДФС, Укртрансінспекції мають проводити перевірки безпосередньо біля місць виїзду нелегалів.

Припинення їхньої діяльності – це і є дотримання Закону України «Про автомобільний транспорт», статтю 32 якого передбачається можливість організації регулярних пасажирських перевезень виключно від автостанцій.

Тож єдиною альтернативою нелегальним перевезенням є налагоджена робота офіційних перевізників, які сплачують податки та виконують соціальні зобов'язання.

Переведенню пасажиропотоку в офіційне русло мають сприяти проведення попередніх нарад з офіційними перевізниками та керівництвом автостанцій з метою ефективної організації їхньої роботи в умовах, коли різко збільшується пасажиропотік; створення додаткових рейсів від автостанцій з метою задоволення попиту; налагодження ефективної сервісної системи, зокрема створення call-центрів, на зразок тих, що обслуговували нелегалів; проведення потужної інформаційної кампанії для населення з метою роз'яснення необхідності переведення пасажиропотоку в офіційне русло та виграшу пасажирів від запровадження відповідних заходів, гарантій збереження та поліпшення сервісу пасажирських перевезень.

Отже, політична воля відповідальних правоохоронців та енергія громадських активістів до легалізації діяльності гравців транспортної галузі здатна припинити анархію й спрямувати мільярдні фінансові потоки не «повз каси».

Микита КАШНИЦЬКИЙ,
голова ГО «АНК – Антикорупційний народний комітет».

Діамантові прокурори



На початку літа Україну сколихнула низка скандальних затримань прокурорів-хабарників та навіть... наркоторгівців. Ці події стали черговим свідченням того, що вітчизняна система прокуратури не здатна забезпечити дотримання законів навіть у своїх лавах, не кажучи вже про всю державу. Це, мабуть, була остання крапля, що спонукала народних депутатів ухвалити зміни до Закону «Про прокуратуру» й дати старт конкурсному добору нових прокурорів.

Другого серпня завершилося приймання заявок на посади в регіональних підрозділах прокуратури. За результатами відкритого конкурсу буде оновлено 70% складу місцевих прокуратур, які повністю замінять міські та районні прокуратури в середині грудня. Решта 30%, переконують у Генпрокуратурі, – чесні прокурори, на яких спиратиметься реформа.

Відповідно до умов конкурсу добір відбуватиметься в чотири етапи: перевірка на знання законодавства, загальний розвиток, психологічні тести та особиста співбесіда. Її транслюватимуть он-лайн. Після цього організатори реформи візьмуться за очільників обласних прокуратур, а потім і за керівний склад Генпрокуратури України. Паралельно відбуватиметься скорочення прокурорських посад, тож новим прокурорам обіцяють вищі зарплати (приблизно 20–25 тисяч гривень).

– Ресурс ми хотіли б перерозподілити на працівників, які залишаються. Ніхто не розбагатіє, але відсотків на 150 можна збільшити зарплати для нинішніх працівників, – зазначає заступник Генпрокурора, куратор реформи прокуратури Давід Сакварелідзе.

Тож маємо надію, що з гідною зарплатою нові прокурори не шукатимуть «надбавок» у кишенях громадян і саджатимуть за ґрати поплічників своїх попередників.

Тарас ПОМАНЮК.