

**МІНІСТЕРСТВО
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
УКРАЇНИ
УПРАВЛІННЯ
ДОКУМЕНТУВАННЯ
СЛУЖБОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

вул. Богомольця, 10, м. Київ, 01601,
тел. 256-0333, www.mvs.gov.ua

04 листопада 2019 року № 15061/09-2019
На № _____ від _____

Igor
Foi+request-57170-
f907cda1@dostup.pravda.com.ua

В Управлінні документування службової діяльності МВС опрацьовано Ваше звернення від 25.06.2019, яке надійшло на електронну адресу (vidkrytist@mvs.gov.ua).

Відповідно до статті 8 Закону України «Про звернення громадян» (далі – Закон), письмове звернення без зазначення місця проживання, не підписане автором (авторами), а також таке, з якого неможливо встановити авторство, визнається анонімним і розгляду не підлягає.

Відповідно до статті 5 Закону звернення може бути усним чи письмовим. Усне звернення викладається громадянином на особистому прийомі або за допомогою засобів телефонного зв'язку через визначені контактні центри, телефонні «гарячі лінії» та записується (реєструється) посадовою особою.

Письмове звернення надсилається поштою або передається громадянином до відповідного органу, установи особисто чи через уповноважену ним особу, повноваження якої оформлені відповідно до законодавства. Письмове звернення також може бути надіслане з використанням мережі Інтернет, засобів електронного зв'язку (електронне звернення). Відповідно, електронне звернення є різновидом письмового.

Згідно з указаним положенням Закону, у зверненні має бути зазначено прізвище, ім'я, по батькові, місце проживання громадянина, викладено суть питання, зауваження, пропозиції, заяви чи скарги, прохання чи вимоги. Письмове звернення повинно бути підписано заявником (заявниками) із зазначенням дати. В електронному зверненні також має бути зазначено електронну поштову адресу, на яку заявнику може бути надіслано відповідь, або відомості про інші засоби зв'язку з ним. Застосування електронного цифрового підпису при надсиланні електронного звернення не вимагається.

Як вбачається з вимог статті 5 Закону, електронне звернення має відповідати всім вимогам письмового звернення.

Таким чином, електронне звернення має містити підпис заявника у будь-якій формі, крім електронного цифрового підпису.

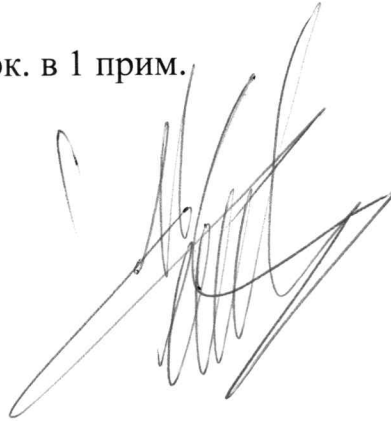
Звертаємо увагу, що Ваше звернення підлягає поверненню як таке, що оформлено без дотримання вимог статті 5 вищевказаного Закону.

Враховуючи викладене, пропонуємо Вам оформити звернення відповідно до вимог вказаної статті Закону, та надіслати його до МВС на електронну

поштову адресу: pgmia@mvs.gov.ua або поштову адресу: вул. Богомольця, 10, м. Київ, 01601 чи подати до Приймальні громадян МВС за аналогічною адресою.

Додаток: звернення на 2 арк. в 1 прим.

Заступник начальника

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned between the title and the name.

Леонід КЛІВАДЕНКО

Від: Игорьь <foi+request-57170-f907cda1@dostup.pravda.com.ua>
Надіслано: 31 жовтня 2019 р. 13:43
Кому: FOI requests at Міністерство внутрішніх справ України
Тема: Інформаційний запит - Корупція закладена у Правилах користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом

Доброго дня!

Заперечення

щодо проекту рішення одеської міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом»

24 жовтня 2019 року на сайті одеської міської ради <https://omr.gov.ua/> у розділі регуляторна політика опубліковано повідомлення, проект рішення та аналіз регуляторного впливу проекту рішення Одеської міської ради «Про затвердження правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом».

З проектом рішення можна ознайомитись за посиланням <https://omr.gov.ua/ru/news/217634>. Розробник рішення Департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху.

Як член територіальної громади міста Одеси, голова громадської антикорупційної організації «Корупція-Стоп», уважно ознайомився з наведеним проектом рішення та вважаю його таким, що не може бути прийнятим Одеською міською радою через високі корупціогенні ризики та порушення антимонопольного законодавства.

По-перше, Одеська міська рада в преамбулі рішення зазначила у якості своїх повноважень статтю 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні». Однак, якщо уважно звернути увагу на зазначену статтю закону, то вона передбачає повноваження не місцевих рад, а її виконавчих органів.

Зокрема, відповідно до ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать:

10) затвердження маршрутів і графіків руху, правил користування міським пасажирським транспортом незалежно від форм власності, узгодження цих питань стосовно транзитного пасажирського транспорту у випадках, передбачених законодавством;

10-1) прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

10-2) встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.

З контексту наведених положень закону Правила користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом має бути прийнятим виконавчим комітетом Одеської міської ради.

Прийняття рішення суб'єктом владних повноважень, яким є Одеська міська рада, рішень не на підставі власних повноважень – прямий шлях до порушення Конституції та скасування такого рішення у суді.

Таким чином, Одеська міська рада не має права приймати правила користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом.

По-друге, відповідно до законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт» правила користування міським транспортом затверджуються відповідним органом місцевого самоврядування (примітка, тут не йдеться мова про місцеву раду). Вони визначають порядок проїзду і його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання

транспортних послуг, враховуючи особливості транспортної інфраструктури та наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Однак, якщо уважно дослідити проект рішення, то він створений цілком під запровадження автоматизованої системи обліку без дотримання вимог наведених законів. Зокрема, проект рішення містить розділи:

- загальні положення,
- порядок проїзду та його оплати,
- порядок контролю оплати проїзду,
- права та обов'язки єдиного оператора,
- права та обов'язки перевізника,
- відносини між Єдиним оператором та перевізником,
- права та обов'язки пасажирів,
- права та обов'язки контролерів,
- прикінцеві положення.

Текст рішення не містить найголовнішого! - взаємовідносини перевізників та пасажирів міського транспорту. На сьогоднішній день ні для кого не є секретом, що 95% маршрутних автобусів, трамваїв та тролейбусів, які перевозять пасажирів за 7 та 5 гривень по місту, знаходяться у незадовільному стані. Міська влада в особі директора Департаменту транспорту, неодноразово піднімаючи тарифи на перевезення пасажирів в транспорті міста, говорила про покращення технічного стану міського транспорту. Однак на практиці, це лише були обіцянки.

Декларативні обов'язки кліше «перевізник зобов'язаний забезпечувати контроль технічного стану», «утримувати транспортні засоби та бортове обладнання в належному стані» є фікцією, на практиці Департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху самоусунувся і воліє не бачити проблему. Запропонований Департаментом транспорту проект рішення не містить жодних гарантій якості надаваних послуг користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом.

Посада контролера вводиться тільки для контролю сплати вартості послуг, проте аж ніяк не для перевірки якості надаваних послуг. Рішення не містить мінімальних вимог до технічного стану транспорту, який виходить на лінію, як перевіряється цей технічний стан Департаментом, чи проходять водії медичне обстеження та де це фіксується тощо.

У випадку прийняття проекту рішення в опублікованій редакції Перевізники будуть продовжувати надавати неякісні послуги, за які пасажирів у будь-якому випадку змушені сплачувати.

Аналіз регуляторного впливу зазначає, що запропонований проект надасть вигоди для громадян в отриманні послуг належної якості. Однак, як це було встановлено розробником залишається тайною.

Відповідно до плану регуляторної діяльності Одеської міської ради на 2019 рік, затвердженого рішенням № 3982-VII від 12.12.2018 р., в I півріччі 2019 року було заплановано проект правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом у місті Одесі. Цілі прийняття регуляторного акту - встановлення порядку надання населенню послуг міським електричним та автотранспортом та їх оплати, обов'язків, прав та відповідальності їх замовників, перевізників і пасажирів. Проте, якщо уважно звернути увагу на текст рішення – відповідальність за неякісні послуги перевезення для Перевізників не передбачена. Тільки для пасажирів за несплату послуг.

Таким чином рішення про затвердження правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом не виконує цілі регулювання та прийняття.

По-третє, рішення повністю виписано під Єдиного оператора, якусь міфічну юридичну особу, яка відповідно до тексту рішення є особою, уповноваженою здійснювати справляння плати за транспортні послуги, експлуатацію автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті м. Одеси, оперативний облік роботи громадського транспорту в частині кількості виконаних рейсів, дотримання графіків та розкладів руху, збір виручки від перевезень та оплату послуг, наданих перевізниками у встановленому порядку, ведення статистики кількості пасажирів, що скористалися послугами перевезення міським громадським транспортом, в тому числі пасажирів пільгових категорій громадян.

Між тим проект рішення не містить, яким чином визначається цей «єдиний оператор», скільки єдиних операторів може бути у місті, та якщо «єдиний оператор» буде єдиним все ж таки як буде дотримуватись антимонопольне законодавство, чи не буде він зловживати монопольним становищем на ринку. За відсутності прозорого порядку визначення єдиного оператора виконавчі органи будуть зловживати своїм становищем та здійснювати корупційні схеми та «відкатах» такого єдиного оператора. Відповідно до розділу 4 проекту рішень єдиний оператор має право отримувати винагороду за надані послуги у розмірі та у строк,

зазначені у договорі, укладеному з Одеською міською радою. Проте як саме буде встановлюватись розмір винагороди проект рішення не повідомляє, так само і чи не підвищить ця винагорода єдиного оператора вартість послуг з перевезення.

Крім того, незрозуміло скільки часу буде потрібно єдиному оператору на переведення послуг на перевезення перевізникам, сплачених пасажирями через автоматизовану систему обліку оплати проїзду. В тексті рішення дуже широко та завуальовано зазначено «єдиний оператор зобов'язаний забезпечити своєчасну оплату послуг, наданих перевізниками, згідно з встановленим порядком та укладеними договорами». Що це за порядок, ким він визначений та які саме договори, їх суттєві умови має на увазі Департамент транспорту у тексті рішення не розкривається.

Наведена схема взаємовідносин Єдиного оператора та Перевізників дуже цікава. Послуги оператора оплачує місто, а що робить при цьому Перевізник, чи не сплачує він додатково тіньові відкати єдиному оператору або чи не утримує єдиний оператор самостійно якусь частину плати Перевізника – залишається за кадром. Тобто на сьогоднішній день, Одеська міська рада в особі розробника проекту рішення Департаменту транспорту пропонує прийняти в місті Правила з непрозорими схемами та порядком роботи та обслуговування пасажирів, що свідчить про високий корупціогенний фактор у рішенні.

По-четверте, текст містить таке поняття як інвестиційний договір.

«Інвестиційний договір – Договір, укладений між Одеською міською радою (Замовник) та переможцем конкурсу з відбору інвестора для впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування в м.Одеса (Інвестор)».

Де можливо ознайомитись з інвестиційним договором, які його умови та порядок укладення рішення замовчує.

Сама суть інвестиційного договору відповідно до норм цивільного права зводиться до вкладення майна, майнових прав та інших цінностей, що мають ринкову вартість, з метою подальшого отримання прибутку.

Постає питання на чії плечі в такій схемі буде покладатись обов'язок щодо обладнання транспорту автоматизованою системою обліку. З тексту рішення на інвестора. Однак, якщо уважно дослідити текст аналізу регуляторного впливу проекту рішення, то придбання необхідного обладнання у розмірі 172 585 000,00 грн. покладається на перевізників, які називаються суб'єктами малого підприємництва. Оцінка всіх «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання понад 230 млн. гривень. З огляду на зазначене, якщо все фінансування проекту впровадження автоматизованої системи буде здійснюватися за рахунок Перевізників, то що в такому разі буде робити цей інвестор?

Аналіз регуляторного впливу зазначає, що запровадження автоматизованої системи оплати не накладе на громадян додаткових витрат. Однак, знову ж таки, відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту або пасажирського транспорту до розрахунку тарифу включаються витрати перевізників, тобто якщо перевізники будуть змушені встановити обладнання на загальну суму 230 млн. гривень, то це в будь-якому випадку підвищить тариф на послуги з перевезення. Тобто розробник рішення зазначив в аналізі регуляторного впливу не достовірну інформацію.

Мною зазначену лише мала частина порушень антимонопольного, антикорупціонного законодавства проектом рішення «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом в місті Одесі», однак вони доводять незаконність цього рішення.

На підставі вищевикладеного, прошу Вас в межах повноважень провести перевірки проекту рішення Одеської міської ради «Про затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним та електричним транспортом в місті Одесі» на предмет відповідності нормам чинного законодавства, та не допустити прийняття Одеською міською радою завідомо незаконного рішення.

Адреса: м.Одеса, вул.Новікова 2а, буд. 42а

З повагою,

Француз Ігор Вікторович

Прошу надати відповідь у визначений законом термін електронною поштою.

Це повідомлення було надіслане через сайт "Доступ до Правди", призначення якого - надання можливості громадянам надсилати запити про публічну інформацію з подальшою публікацією цих запитів та відповідей на них
