

# Проведення рейдових перевірок автомобільних перевезень пасажирів: інструмент виявлення порушників чи можливість для зловживань?

Полісі-бріф





Цей полісі-бріф представляє результати незалежного дослідження механізму проведення рейдових перевірок автомобільних перевезень пасажирів як однієї з форм державного нагляду, який здійснює Державна служба України з безпеки на транспорті.

Дослідження дало змогу виявити системні недоліки процесу проведення рейдових перевірок, які значною мірою вказують на неефективність і корупційні ризики деяких процедур. Як наслідок, не можна говорити про однакові правила для усіх учасників ринку, а окремі перевізники можуть зазнавати тиску з боку нечистих на руку службовців.

Нашою метою є наголосити органам державної влади на необхідності перегляду наявної державної політики, ґрунтуючись на доказовій базі (evidence-based), та окреслити варіанти впровадження системних змін у процедуру проведення рейдових перевірок перевізників. Це допоможе розвитку бізнесу та залученню інвестицій в Україну, що є критично важливим для її відновлення.



### **Повний текст дослідження**

*Публікація видана Інститутом законодавчих ідей за підтримки ICAP Єднання у межах проєкту «Ініціатива секторальної підтримки громадянського суспільства України», що реалізується ICAP Єднання у консорціумі з Українським незалежним центром політичних досліджень (УНЦПД) та Центром демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ) завдяки щирій підтримці американського народу, наданій через Агентство США з міжнародного розвитку. Зміст публікації не обов'язково відображає погляди ICAP Єднання, погляди Агентства США з міжнародного розвитку або Уряду США.*

**Видавець:** аналітичний центр «Інститут законодавчих ідей» Всі права захищені.

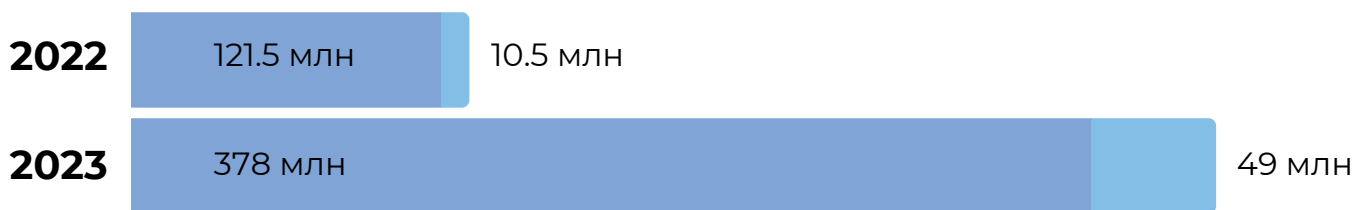
**Автори:** Андрій Климосюк, Тарас Рябченко, Артем Панченко

**Джерела фото:** офіційні соціальні мережі ДСБТ, dlab.com.ua, Дорожній адвокат

З початку повномасштабного вторгнення росії та закриття авіасполучення, автобусні перевезення стали найбільш затребуваним видом транспорту, який використовують для поїздок на великі відстані. Перевізники фактично стали рятувальниками для понад 4 млн українців, які виїхали за кордон, тікаючи від війни. Попит на автобусні перевезення і далі зростає.

Водночас господарська діяльність пасажирських перевізників є об'єктом державного нагляду Укртрансбезпеки, інспектори якої перевіряють дотримання перевізниками вимог законодавства, проводячи рейдові перевірки безпосередньо на дорозі, на автостанціях тощо. За наслідками складеного акта про порушення та подальшого розгляду справи, до перевізників застосовуються штрафи, які суттєво наповнюють бюджет.

За результатами таких перевірок через накладення штрафів на пасажирських перевізників у 2022 р. до бюджету надійшло 10,5 млн грн, а у 2023 р. – 49 млн грн.



Поряд із рекордними надходженнями до бюджету в публічному просторі стрімко зростає кількість повідомлень про затримання службовців, які вимагають у перевізників неправомірну вигоду за те, щоб такі штрафи не стягувати і щоб їхній бізнес функціонував без проблем. Такі випадки та недоліки процедури проведення рейдових перевірок спричиняють невдоволення перевізників, що створює додаткову напругу між державою та бізнесом у цій сфері.

У зв'язку з цим Інститут законодавчих ідей дослідив механізм рейдових перевірок, провівши експертизу нормативного регулювання та аналіз реалізації виявлених недоліків і корупційних ризиків на практиці.

Для дослідження визначених недоліків на практиці:

**300+**

проаналізованих судових справ за наслідками оскарження результатів рейдових перевірок

**20**

проведених глибоких інтерв'ю з представниками ринку, Укртрансбезпеки та профільних організацій

**75**

опитаних представників пасажирських перевізників

Завдяки отриманню інформації з багатьох джерел за допомогою різних методів, її аналітичному опрацюванню та узагальненню було сформовано конкретні рекомендації.

Очевидно, що повністю усунути негативний людський чинник (особливо в умовах, коли місячна заробітна плата інспектора менша за розмір штрафу) неможливо. Однак удосконалити процедуру перевірок перевізників, а також мінімізувати корупційні ризики та неефективні й обтяжливі для бізнесу практики цілком до снаги, особливо враховуючи готовність профільного міністерства та Укртрансбезпеки до якісних змін.

Цей документ відображає основні результати проведеного дослідження. Опис ключових недоліків процедури рейдової перевірки та шляхи їх усунення пропонується здійснювати виходячи із умовного поділу проведення такої перевірки на 3 етапи:

1



**Ініціювання та проведення перевірки**

2



**Розгляд справи за наслідками рейдової перевірки**

3



**Притягнення до відповідальності, виконання, оскарження постанови**

## ВИЯВЛЕНІ НЕДОЛІКИ ПРОЦЕСУ ІНІЦІЮВАННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ РЕЙДОВОЇ ПЕРЕВІРКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ ТА ШЛЯХИ ЇХ УСУНЕННЯ

### Недолік:

**Відсутність порядку розгляду скарг перевізників, які є підставою для проведення рейдової перевірки**



Порядком проведення рейдових експертиз<sup>(1)</sup> серед інших підстав, які враховуються під час складання графіка проведення рейдових перевірок, визначено наявність «інформації про діяльність осіб, що незаконно надають послуги з перевезень». Однак законодавство не містить жодної конкретизації, що це може бути за інформація та як вона має оцінюватись. Не визначено і порядок розгляду таких скарг, процес залучення іншої сторони тощо. Як наслідок, можливість перевізника за заявою ініціювати перевірку щодо свого конкурента на практиці може сприяти недобросовісній конкуренції на ринку пасажирських перевезень.

### З інтерв'ю перевізника:

*«У нас є достовірна інформація про те, що рейдові перевірки нашої компанії проводились за заявами перевізника-конкурента. Це нам підтверджували на розгляді справ у ДСБТ, прямо кажучи, що “це на вас стукають конкуренти, скарги, розбирайтеся з ними”. Водночас на прохання надати хоча б копію заяви ми отримали відмову з аргументом, що скарги не належать до матеріалів справи.»*



**Для усунення цих ризиків потрібно передбачити чітку процедуру розгляду скарг із залученням усіх зацікавлених сторін та повним дослідженням обставин.**

### Недолік:

**Відсутність обов'язкової фіксації факту проведення рейдової перевірки, коли за її результатами не було виявлено порушень**



Порядок закріплює, що «про результати перевірки транспортного засобу (**відсутність порушення** або зазначення номера складеного акта) посадова особа робить запис у дорожньому листі (за наявності такого)...».

На практиці територіальні органи Укртрансбезпеки мають різні підходи до цього питання. Деякі з них не здійснюють жодної (додаткової до відеозапису) фіксації факту проведення перевірки, якщо в інспектора не виникло зауважень до перевізника.

### З інтерв'ю перевізника:

*«Іноді маршрут пасажирського рейсу пролягав через декілька областей. І майже в кожній області я потрапляв на рейдову перевірку, де перевіряли одне й те саме, витрачаючи і свій, і мій час, адже перша перевірка не виявила недоліків.»*



**Створення системи, яка б давала змогу оперативно обмінюватися такою інформацією між різними територіальними органами ДСБТ, заощадило б ресурси як перевізника, так і посадових осіб ДСБТ, які проводять перевірки.**

(1) Постанова КМУ «Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)» від 8 листопада 2006 р. № 1567



**Недолік:**

**Невичерпний перелік обставин і вимог, які можуть перевірятись під час рейдової перевірки, та недоліки Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо переліку необхідних документів**

У Порядку наведено перелік обставин, які посадова особа може перевіряти під час проведення рейдової перевірки. Серед іншого, встановлена можливість перевіряти «виконання водієм **інших вимог** Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, **інших** нормативно-правових актів».

Отже, перелік **не є вичерпним**, адже жодним чином не конкретизовано, про які вимоги та яких саме актів ідеться. Відсутність належної правової визначеності такого положення наділяє посадових осіб повноваженням **на власний розсуд** визначати предмет рейдової перевірки. Натомість для перевізників це створює стан юридичної невизначеності, коли неможливо однозначно передбачити, що саме буде перевіряти інспектор. Вказаний недолік підсилюється недоліками Закону щодо невичерпних переліків документів, які підлягають перевірці та відсутність яких є підставою для застосування адміністративно-господарських штрафів, а також документів, які за своєю суттю жодним чином не впливають на безпеку перевезень.<sup>(2)</sup>

**Потрібно закріпити вичерпний перелік вимог та обставин, які може перевіряти інспектор, і запровадити чек-лист (контрольний лист) замість акта проведення перевірки.**

**Також рекомендуємо закріпити в Законі вичерпний перелік документів, які підлягають перевірці та відсутність яких є підставою для застосування адміністративно-господарських штрафів, видаливши з нього ті, які не впливають на безпеку перевезень (квитково-касовий лист тощо).**



**Недолік:**

**Наявність недоліків організаційного характеру, які негативно впливають на процес проведення рейдових перевірок.**

Існує низка критичних моментів щодо самого процесу перевірки інспектором перевізника. Загалом вони знижують ефективність вказаного механізму державного контролю, створюють надмірні незручності й перепони для суб'єктів господарювання та нерідко стають підставами для подальшого визнання в суді результатів рейдової перевірки неправомірними.

**Задля їх усунення потрібно:**

- **цифровізувати процес проведення рейдової перевірки шляхом можливості надання документів в електронній формі та повноцінного запуску «Є-Інспектора»;**
- **посилити спроможність ДСБТ, збільшивши штат інспекторів і забезпечивши їх необхідною апаратурою для проведення автоматичної відеофіксації з мінімальною можливістю впливати на процес її здійснення, а також серверами для зберігання відеозаписів;**
- **посилити внутрішній контроль, зокрема шляхом віддаленого доступу до нагрудних камер інспекторів.**

(2) Рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.09.2022 у справі №420/9371/22

## ВИЯВЛЕНІ НЕДОЛІКИ ПРОЦЕСУ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РЕЙДОВОЇ ПЕРЕВІРКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ І ШЛЯХИ ЇХ УСУНЕННЯ

### Недолік:

#### Неповідомлення чи неналежне повідомлення перевізника про розгляд справи



Порядок унормовує лише спосіб повідомлення, а визначення часу такого повідомлення залишається дискреційним повноваженням представників Укртрансбезпеки, що призводить до різної практики.

Питання повідомлень (запрошень) регулюється новим Законом України “Про адміністративну процедуру”, у якому вказано, що “запрошення учасника адміністративного провадження здійснюється не пізніше ніж за сім календарних днів до дня відповідної процедурної дії”. Згідно з Прикінцевими та перехідними положеннями цього Закону, підзаконні акти мають бути приведені у відповідність до нього, проте в контексті внесення змін до Порядку цього ще не зроблено.

**Оскільки питання належного повідомлення безпосередньо впливає на весь подальший розгляд справи та можливість участі в ній перевізника, потрібно удосконалити, зокрема й завдяки цифровим інструментам, комунікацію між ДСБТ і перевізниками, що унеможливить розгляд справи без належного повідомлення.**

### Недолік:

#### Відсутність розгляду справи про порушення щодо іноземних перевізників (нерезидентів)



Відповідно до Порядку, “справа про порушення розглядається в територіальному органі Укртрансбезпеки, а перевізник повідомляється про час і місце розгляду справи заздалегідь”.

Водночас через законодавчу **колізію** щодо іноземних перевізників постанова виноситься відразу, а інформація направляється до **митних органів**.

Це фактично позбавляє іноземних перевізників права на розгляд справи з поданням відповідних доказів, пояснень тощо. Вказаний недолік отримав критичну оцінку Верховного Суду.<sup>(3)</sup> Незважаючи на це, ДСБТ і надалі притягує до відповідальності іноземних перевізників без розгляду справи.<sup>(4)</sup>

**Отже, існує нагальна потреба вироблення комплексного рішення щодо рейдових перевірок іноземних перевізників, яке б відповідало принципу рівного захисту державою всіх суб'єктів господарювання.**

(3) Постанова Верховного Суду від 21.03.2018 у справі № 813/5802/15-а

(4) Постанова Восьмого апеляційного адміністративного суду від 19.01.2024 у справі № 380/5319/23; Рішення Львівського окружного адміністративного суду від 10.03.2022 у справі № 380/24781/21; Рішення Львівського окружного адміністративного суду від 24.06.2022 у справі № 380/5500/22.



**Недолік:****Відсутність визначеного порядку проведення розгляду справи про порушення**

Процедура розгляду справи в ДСБТ жодним чином **не унормована**. У Порядку лише зазначено, що *“справа про порушення розглядається у присутності уповноваженої особи автомобільного перевізника, а у разі неявки – без її участі”*.

Законодавством **не визначено періодичність** проведення таких розглядів, порядок розгляду, які обставини досліджуються, хто зі сторони Укртрансбезпеки бере в ньому участь тощо. Це призводить до різної практики правозастосування різними територіальними органами ДСБТ.

**Процесуальну участь перевізника** в такому розгляді теж не регламентовано законодавством. Не визначено, яким чином та які саме докази він може подавати, як проходить їх розгляд на засіданні тощо. Усі ці прогалини наділяють посадових осіб ДСБТ надмірними дискреційними повноваженнями, що створює корупційні ризики і не сприяє єдності правозастосовної практики.

Логічним наслідком нерегульованої процедури розгляду справи за результатами рейдової перевірки є те, що такий розгляд є **малоефективним** і не дає змоги належним чином захистити права суб'єкта господарювання.

**3 матеріалів судової справи:**

*«Позивач зазначає, що було допущено численні порушення процедури розгляду справи. Позивач особисто був присутній на розгляді справи, де було скасовано акт, адже пройшов 2-місячний строк з дня його складання. Однак через місяць на поштову адресу надійшли 29 оскаржуваних постанов про застосування до нього адміністративно-господарських штрафів, які були винесені на підставі цього ж самого акту, які були складені “заднім числом”. Судом встановлено, що відповідачем було складене повідомлення про розгляд справи, а позивачем отримане, а також те, що **відповідач не дочекався дня розгляду справи і виніс постанови раніше**. Тому постанови є неправомірними».*(5)

**Потрібно чітко врегулювати порядок розгляду справ про порушення в територіальному органі ДСБТ.**

(5) Рішення Чернівецького окружного адміністративного суду від 10.10.2022 у справі № 600/1337/22-а.

## ВИЯВЛЕНІ НЕДОЛІКИ ПРОЦЕСУ ПРИТЯГНЕННЯ ПЕРЕВІЗНИКІВ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ, ВИКОНАННЯ ТА ОСКАРЖЕННЯ ПОСТАНОВИ І ШЛЯХИ ЇХ УСУНЕННЯ

### Недолік:

**Можливість ухвалення посадовою особою рішення за результатами розгляду справи на власний розсуд**



Висновок про наявність порушення, як і будь-яке рішення суб'єкта владних повноважень, має ґрунтуватися на оцінюванні всіх фактів та обставин, які мають значення. Посадова особа ДСБТ має врахувати всі обставини, досліджені під час розгляду, та надати їм правову оцінку. Водночас нормативне регулювання не містить будь-яких законодавчих **орієнтирів здійснення** такого оцінювання, тому ухвалення рішення за результатами розгляду є дискреційним повноваженням представника ДСБТ, яке він реалізує **на власний розсуд**.

Це призводить до того, що процедура розгляду є здебільшого **формальною**, а описані в акті обставини зазвичай стають **«автоматичною» підставою** для винесення постанови про накладення штрафу. Неможливість довести свою позицію та спростувати акт викликає в перевізників обурення й загальну зневіру в дієвості цієї процедури як такої, де можна відстояти свої права.

**Потрібно створити умови, за яких під час розгляду справи буде повно та всебічно досліджено всі обставини справи, а не лише інформацію, викладену в акті перевірки, а також усунути надмірну дискрецію посадових осіб ДСБТ.**

### Недолік:

**Відсутність належного регулювання винесення припису щодо усунення порушень законодавства про автомобільний транспорт**



Ні Закон, ні Порядок, ні жоден інший чинний законодавчий акт конкретно не визначає, що таке **припис щодо усунення** порушень законодавства про автомобільний транспорт та які діяння є **підставою** для його винесення.

**Потрібно на рівні закону визначити, у яких випадках та за яких умов уповноважена особа може винести припис, з можливою подальшою конкретизацією положень на підзаконному рівні.**

### Недолік:

**Нечіткість норм Закону, які дозволяють уповноваженій особі на власний розсуд визначати підставу для відповідальності з різним розміром штрафу**



Недоліки формулювань норм Закону створюють колізії, які можуть призводити до того, що схожі порушення будуть кваліфікуватись за різними абзацами ст. 60 Закону з **різними розмірами штрафів**.

Наприклад, як відсутність документів, за що може бути накладено штраф у розмірі **34 000 грн.** для міжнародних перевізників, трактується ненадання тахокарт чи роздруківки з цифрового тахографа про роботу та відпочинок водіїв. Хоча схожа за змістом норма, викладена в абзаці 11 ст. 60 Закону, передбачає штраф у розмірі **680 грн.** Отже, передбачено абсолютно **різні санкції за вчинення, фактично, одних і тих самих порушень**, які по суті не відрізняються за своєю суспільною шкідливістю. За такої невизначеності ДСБТ може застосовувати більший штраф, хоча такі постанови потім скасовуються в суді.<sup>(6)</sup>

Можливості для різночитань, неоднозначні норми й колізії законодавства, створюють проблеми й для представників ДСБТ, які безпосередньо його застосовують.

**Потрібно удосконалити положення Закону та усунути наявні колізії та неоднозначні норми.**



**Недолік:**

**Відсутність диференціації штрафів залежно від тяжкості вчиненого порушення.**

У Законі передбачено абсолютно визначені санкції за порушення норм законодавства про автомобільний транспорт. Трапляються випадки, коли за доволі широкого опису діянь, які можуть вважатись конкретним порушенням, штрафи застосовуються **надто узагальнено**, а їхній **розмір не диференційовано** залежно від тяжкості чи шкідливості порушення.

Зокрема, це стосується відповідальності за відсутність документів, перелік яких є неоднорідним і невичерпним. Очевидно, що перевезення без офіційного дозволу є більш тяжким порушенням, ніж, наприклад, відсутність у водія розкладу руху чи водійського посвідчення. Проте покарання за ці порушення є однаковим – штраф у розмірі **17 000 гривень**.



**З інтерв'ю перевізника:**

*«Покарання, безумовно, потрібні. Але за дрібне порушення не можуть бути такі великі штрафи. Тому документи і штрафи за їх відсутність мають бути диференційовані. Адже відсутність різних документів має різну небезпеку, тому й мають бути різні покарання. Це буде справедливо та зменшить корупцію».*

**Підходи до системи штрафів потрібно змінювати. У цьому процесі варто запозичити досвід Європейського Союзу, зокрема, звернутись до відповідних регламентів.<sup>(7)</sup>**



**Недолік:**

**Неефективна система оскарження результатів рейдової перевірки в центральному апараті ДСБТ**

Порядком передбачено можливість оскарження постанов про застосування адміністративно-господарських штрафів до Укртрансбезпеки.

(6) Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 16.10.2023 у справі № 600/1786/23-а. Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 18.12.2023 у справі № 560/10696/23.

(7) COMMISSION REGULATION (EU) 2016/403 of 18 March 2016.

Проте, як і розгляд у територіальному органі, порядок оскарження жодним чином **не регламентовано**. Зокрема, чітко не визначено, чи беруть **участь у розгляді** скарги, як і хто **перевіряє законність** та обґрунтованість винесення постанови тощо.

**872** Скарг подано до Укртрансбезпеки у 2022

**853** Постанови залишено без змін, а скарги без задоволення

**19** Постанов скасовано і матеріали подано на повторний розгляд

**0** Випадків змінення розміру стягнення

**2%**

Загальної кількості поданих скарг на постанови задовольняються центральним апаратом ДСБТ

Водночас, проведений нами аналіз судових справ показав іншу статистику.

**300+** Проаналізованих судових рішень за 2022 - перше півріччя 2023 року, які набрали законної сили

**33%**

На користь пасажирських перевізників

Потрібно удосконалити механізм оскарження постанови в центральному апараті ДСБТ.

#### Недолік:

Невизначеність щодо зупинення виконання постанови про застосування адміністративно-господарських штрафів у разі її оскарження



Посадові особи ДСБТ зупиняють виконання постанови лише у разі звернення зі скаргою до центрального апарату Укртрансбезпеки, посилаючись на п.33 Порядку. **Факт оскарження постанови в суді** (без ухвали про забезпечення позову) не є підставою для зупинення її виконання.

Водночас у пункті 29 Порядку визначено, що "у разі оскарження постанови про застосування адміністративно-господарських штрафів стягнення сплачується **не пізніше ніж протягом п'ятнадцяти днів** після отримання повідомлення про залишення скарги без задоволення". Це положення не уточнює, про яке саме оскарження йдеться, тобто може трактуватись і як судове оскарження. Однак ДСБТ так не тлумачить цю норму.

Створюється ситуація, коли перевізник безпідставно може бути оштрафований на доволі суттєву суму та вимушений сплатити цей штраф, навіть якщо порушення посадових осіб є очевидними, а постанова оскаржується в суді. До того ж, суди можуть тривати довго, а повернення коштів можливе через рік чи навіть більше. За цей час кошти знецінюються та не працюють на розвиток бізнесу, перевізники витрачають кошти на юристів, що врешті-решт призводить до втрати бажання оскаржувати постанови, навіть якщо перевізники впевнені у своїй правоті.

**З метою забезпечення балансу інтересів бізнесу й держави варто було б дати можливість зупиняти виконання постанови на час судового оскарження.**

## ВИСНОВКИ

Рейдові перевірки автомобільних перевізників – необхідний захід контролю, спрямований на збільшення рівня безпеки на транспорті. За порушення законодавства про автомобільний транспорт винні сплачують чималі штрафи, які надходять до державного бюджету. Пасажирські перевізники загалом не проти таких перевірок, проте цілком виправдано вимагають простих, зрозумілих та **чітких «правил гри»**.

Дослідження показало проблеми чинної системи проведення перевірок. Цьому сприяє **застаріле й неякісне законодавство**, яке містить **колізії та прогалини**, що призводить до правової невизначеності й **надмірної дискреції** уповноважених осіб Укртрансбезпеки.

Така ситуація негативно впливає на ринок. Перевізники **не відчують захищеності** від свавілля держави та не вбачають у ДСБТ партнера, з яким можуть разом працювати на благо України.

Усе це доводить гостру потребу **вдосконалення нормативно-правового забезпечення** проведення рейдових перевірок пасажирських перевізників і **зміни застарілих підходів**.

Важливе значення має також **збільшення організаційної спроможності** тих, хто проводить такі перевірки. Йдеться про цифровізацію всіх процесів, збільшення штату та забезпечення працівників Укртрансбезпеки, посилення системи її внутрішнього контролю тощо.

Досягнення цієї мети можливе завдяки впровадженню розробниками політики тими, хто її реалізує, низки рекомендацій за результатами проведеного дослідження.

## РЕКОМЕНДАЦІЇ

Дослідження дало змогу розробити низку рекомендацій щодо усунення виявлених недоліків і вдосконалення механізму проведення рейдових перевірок пасажирських перевізників.

**Рекомендації для суб'єктів формування державної політики у сфері транспорту (Верховна Рада України та Кабінет Міністрів України (зокрема через Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України)):**

1

**Внести комплексні зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» стосовно:**

- визначення **вичерпного переліку документів**, відсутність яких тягне за собою відповідальність, вилучивши з нього документи, які не стосуються безпеки на транспорті;
- врегулювання порядку та підстав **винесення приписів**;
- усунення **колізій**, які дозволяють застосовувати різні адміністративно-господарські штрафи;
- встановлення **диференційованого підходу** до визначення розмірів штрафів залежно від тяжкості порушення, враховуючи європейський досвід;
- вилучення **дискримінаційних норм**

2

**Удосконалити Постанову КМУ «Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)» від 8 листопада 2006 р. № 1567 шляхом:**

- врегулювання **порядку розгляду скарг**, які стають підставою для проведення рейдової перевірки;
- закріплення **вичерпного переліку вимог та обставин**, які може перевіряти інспектор, і запровадження чек-листа (контрольного листа) замість акта проведення перевірки;
- запровадження **фіксації факту проведення рейдової перевірки**, коли за її результатами не було виявлено порушень;
- врегулювання **порядку розгляду справ про порушення в територіальному органі ДСБТ**, зокрема процедури подання та оцінювання доказів, викладу мотивів ухваленого рішення, усунення надмірної дискреції тощо;
- запровадження нового спеціального регулювання щодо особливостей притягнення до адміністративно-господарської відповідальності **іноземних перевізників**;
- удосконалення **механізму оскарження постанови в центральному апараті ДСБТ**;
- чіткого визначення обов'язкового **зупинення виконання постанови** на період її оскарження в суді.

**Рекомендації для суб'єктів реалізації державної політики з питань безпеки на транспорті (Укртрансбезпека, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України):**

- 1** Посилити спроможність ДСБТ, збільшивши штат інспекторів, які проводять перевірки, та забезпечивши їх необхідною апаратурою для проведення автоматичної відеофіксації з мінімальною можливістю впливати на процес її здійснення, а також серверами для зберігання відеозаписів (зокрема завдяки залученню коштів донорів).
- 2** Розробити та впровадити заходи з цифровізації процесу проведення рейдової перевірки шляхом можливості надання перевізниками документів в електронній формі, обміну інформацією в межах розгляду справи через електронний кабінет тощо.
- 3** Посилити внутрішній контроль, зокрема шляхом можливості віддаленого доступу до нагрудних камер інспекторів.
- 4** Удосконалити положення Наказу Міністерства інфраструктури № 590 «Про затвердження Порядку застосування засобів фото- і відеофіксації посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті».
- 5** Розробити методичні рекомендації для інспекторів щодо проблемних питань проведення рейдових перевірок з урахуванням судової практики та вимог щодо мінімізації корупційних ризиків.

Інститут законодавчих ідей - незалежний аналітичний центр, який досліджує питання реалізації антикорупційної політики в Україні, її відповідність міжнародним стандартам протидії корупції. Ми аналізуємо інститут повернення активів та можливості його вдосконалення і розширення. В сучасних умовах одним з головних завдань ми бачимо забезпечення відшкодування шкоди, завданої агресією РФ проти України за рахунок російських активів.

[izi.institute](http://izi.institute)[office@izi.institute](mailto:office@izi.institute)[+38\(063\)7638509](tel:+380637638509)

**Інститут законодавчих ідей**

