

СТЕНОГРАМА

засідання Комітету з питань антикорупційної політики

16 листопада 2021

Веде засідання голова Комітету РАДІНА А.О.

ГОЛОВУЮЧА. Колеги, доброго дня! Присутні дев'ять членів комітету, відповідно ми маємо кворум і можемо починати наше засідання. Проект порядку денного, колеги, вам наданий.

Відповідно до нашого попереднього плану, ми сьогодні мали заслухати питання впровадження антикорупційної програми і мінімізації корупційних ризиків в діяльності Міністерства інфраструктури і відповідно органів в системі Міністерства інфраструктури.

Другим, колеги, ми планували розглянути законопроект 6071 і низку законопроектів в порядку антикорупційної експертизи.

Колеги, у мене наступна пропозиція. Оскільки на лікарняному перебуває Володимир Кабаченко, який є автором законопроекту 6071, є пропозиція відкласти розгляд цього законопроекту на наступне засідання комітету. Я доповідаю, що я проговорювала це питання з паном Володимиром Кабаченком і він не заперечує. Нема заперечень, колеги?

Колеги, по порядку денному чи будуть додаткові пропозиції? Тоді, колеги, пропозиція перша.

Олександр Ткаченко, чи можу я вас просити виконувати функцію секретаря для цього засідання? Дякую, дуже. Нема заперечень, колеги?

Тоді, колеги, пропозиція затвердити порядок денний одразу за основу і в цілому, оскільки додаткових пропозицій не надійшло, без законопроекту 6071. Нема заперечень? Тоді, колеги, прошу визначатися.

Хто – за? Проти? Утримався? Дякую дуже, колеги.

Колеги, ми переходимо до розгляду нашого першого питання. В нас присутній від Міністерства інфраструктури пан Мустафа Найєм – заступник міністра інфраструктури, пан Вячеслав Шмельов – начальник управління

внутрішніх автомобільних перевезень та електричного міського транспорту Міністерства інфраструктури. І також від Державної служби з безпеки на транспорті – пан Зборовський Євген, голова відповідної служби, і пан Микита Лагутін – заступник Голови Державної служби України з безпеки на транспорті.

Отже, колеги, я, з вашого дозволу, спочатку спробую коротко окреслити той перелік проблем корупційного характеру, про який ми чуємо від бізнесу, про який нам пишуть у зверненнях громадяни і відповідно бізнес, які стосуються діяльності у сфері відання Міністерства інфраструктури і Державної служби України з безпеки на транспорті. Таких проблем загалом є чотири.

Перше, колеги, – габаритно-ваговий контроль. На жаль, досі ми отримуємо інформацію від бізнесу щодо того, що станцій габаритно-вагового контролю в автоматичному режимі катастрофічно бракує, замість цього часто дуже здійснюється габаритно-ваговий контроль у ручному режимі, що фактично означає, що він не здійснюється, оскільки присутня технічна можливість для відповідних посадовців Державної служби безпеки на транспорті зробити вигляд, що певного зважування не відбулося, отримати, з великою долею вірогідності, за це корупційну нагороду і дати можливість далі порушникам псувати дороги, на які ми з вами витрачаємо шалені кошти державного бюджету України.

Хотілося б почути, колеги, позицію Міністерства інфраструктури щодо того, яким чином, завдяки яким діям буде забезпечено автоматизацію фіксації порушень в рамках габаритно-вагового контролю? Це перше питання.

Друге питання. На жаль, колеги, ми все ще продовжуємо чути про проблему штучного дефіциту дозволів на вантажні перевезення за кордон. На жаль, досі вважає окремий бізнес, що відбувається фактично торгівля цими дозволами і відбувається в наступний спосіб. Посадовці Державної служби з безпеки на транспорті видають дозволи, точніше, реєструють в дозвільній

системі дозволи на одні автівки і на одних суб'єктів підприємництва, видають, фальсифікуючи фактично дозволи на інші автівки, інших суб'єктів підприємництва, що дозволяє підпільну торгівлю цими дозволами в ситуації, коли виникає їх нестача на ринку. Відповідно при проходженні митного контролю, на жаль, ніхто ці дозволи не перевіряє, і таким чином фактично схема замикається і працює.

Було б дуже цікаво почути позицію Міністерства інфраструктури щодо того, чи це відповідає дійсності, і якщо так, то що і коли ви плануєте зробити для того, щоб цей ризик забрати.

Далі, колеги. Є ще питання сертифікації ввезення автомобілів і проходження технічного огляду для комерційного транспорту. А саме: питання щодо того, яким чином Міністерство інфраструктури визначає так звані призначені компанії, які отримують право від імені держави здійснювати таку сертифікацію або здійснювати технічний огляд.

На жаль, колеги, ми чуємо від бізнесу, що за перше півріччя цього року запитів на таку сертифікацію надійшло 116, отримано дозволів 14, 102 компанії отримали відмови. І в результаті знову ж таки бізнес скаржитися, що створюється штучна монополія на умовному ринку сертифікації автомобілів і на умовному ринку надання послуг технічного огляду.

В принципі, це все, якщо коротко. Як я вже сказала, колеги з Міністерства інфраструктури, було б прекрасно, якби ви зараз могли розповісти нам, яка ваша антикорупційна програма. Яким чином ви бачите подолання цих конкретних корупційних ризиків у роботі служби з акцентом, безумовно, на, скажімо, усунення людини від процесів, тобто цифровізацію. І коли можна очікувати втілення таких дій.

Колеги, можливо, в когось із членів комітету є доповнення або додаткові питання? Бо звернення просто отримують усі.

Давайте тоді в процесі розмови, колеги.

Пан Мустафа Найєм перший, да? Пане Мустафа, будь ласка.

НАЙЄМ М. Давайте, я можу. Просто в нас питання, яких ви торкнулись: є питання, які стосуються формування політики – те, що стосується зони відповідальності міністерства, а є питання, які стосуються безпосередньо Державної служби з безпеки на транспорті, їхньої зони відповідальності.

Я скажу те, що робиться нами і що вже зроблено, які є перспективи. Багато з того, що ви кажете, – це дійсно реальність, і ми з нею стикнулися два місяці назад, коли тільки були призначені.

На даний момент, що стосується піднятих вами питань. Що стосується автоматичних систем габаритно-вагового контролю. На даний момент працюють 23 станції з 50-и, які були збудовані. До кінця року...

ГОЛОВУЮЧА. 23 станції автоматичні?

НАЙЄМ М. Автоматичні. До кінця року буде збудовано 100 станцій, з яких має пройти сертифікацію 50, тобто до кінця року ми хочемо ввести в експлуатацію 50 станцій. Цього недостатньо, щоб покрити всю країну, але цього достатньо для того, щоб покрити основні на даний момент великі артерії.

Чому не сертифіковано, не відбувається запуск всіх інших 100... всіх інших 50? По-перше, є дуже повільний процес сертифікації, який пов'язаний з тим, що в країні ніколи такого не робилося і в такому обсязі.

Але є і інше питання того, що були закуплені станції. Ми знаємо, що зараз один з підрядників здав державі на баланс більше півтора десятка станцій, які по факту не є станціями, це майно, яке не реєструє нічого, яке не передає сигнал. З цього приводу було проведено нами перевірку і за моїм підписом зараз порушено кримінальне провадження, яке знаходиться в розслідуванні Антикорупційного бюро. Я сподіваюся, що буде розслідування і ми отримаємо якраз результати, подивимось, що відбувається.

Наразі ці всі станції не пройшли... Вони сертифіковані, що дивно. За два тижні було сертифіковано 16 станцій, хоча ми зараз знаємо, що одну станцію сертифікувати – це достатньо довгий процес. Тобто хтось дуже швидко пройшов цю історію. Я не буду називати компанію, якщо потрібно буде, у вас є доступ до матеріалів, можете отримати їх.

Тепер що стосується станцій, які, ви кажете, в ручному режимі, те, що стаціонарні мобільні станції, які зараз знаходяться по всій країні. Так, дійсно, там все ще існує людський фактор. Дійсно, ці зважування не завжди вносяться в акти і постанови. Нами передбачено програму цифровізації. Я сподіваюся, що наступного року, до серпня наступного року ми це питання вирішимо шляхом впровадження техніки, технології, яка зможе передавати на Київ дані зважування.

На жаль, знову ж таки з невідомих мені причин, на це були виділені гроші, було намагання це зробити, але на даний момент ці станції не передають дані в Київ. Тобто інспектор на місці вирішує свої питання.

У нас є один з найбільш яскравих прикладів, це точка в країні "Дачна" в Одеській області, про яку ходять легенди, що відбувається в цій області.

Я сподіваюся, що це питання буде вирішено. Я думаю, що керівник служби дасть більше інформації. У нас є плани, яким чином ми будемо долати в тому числі на цій точці.

Що стосується дозволів і системи розподілу дозволів на міжнародний перетин кордону і міжнародні перевезення. Дійсно, ситуація складається в тому, що на початку цього року, коли було оголошено видачу дозволів, великі перевізники здебільшого і ті перевізники, які, скажімо так, махінаціями займаються, досі продають ці дозволи, отримали декілька тисяч дозволів, які досі знаходяться на руках. Щоб було зрозуміло: зараз у нас на складі немає жодного дозволу на перетин кордону з Польщею, просто це дефіцитний, а на руках знаходиться більше восьми тисяч. Всі ці дозволи були видані в січні, в лютому, і зараз вони перепродаються, перепродаються за

ціною 300, 500, 700 доларів. Ми це не можемо зупинити, тому що дозволи знову ж таки були видані в січні.

Що ми зробили, щоб це зупинити зараз? По-перше, у нас є дуже гарний досвід. Два тижні тому ми прийняли рішення, що з огляду на те, що дефіцитних дозволів у нас залишалось на Польщу сім тисяч, ми зробили квотування, тобто розподіл по ринку з огляду на ефективність перевізників як вони працювали раніше. Тобто якщо перевізник нормально їздив протягом року, розуміє скільки у нього обсяг цих дозволів, йому потрібно, таку кількість ми перерахували. Це було зроблено в автоматичному режимі, тобто кожний перевізник отримує коефіцієнт своєї ефективності і отримує розподіл кількості дозволів. Це було публічно оголошено, ми це публічно виклали.

На даний момент у нас є до десяти, можливо, зауважень щодо того, що система неправильно працює. Всі ці, вони опрацьовуються у відкритому режимі, але немає нарікань. Не буду називати знову ж таки компанії, найбільше нарікання в нас з боку великих перевізників і великих компаній, які ви знаєте, на слуху. Ці компанії зрозумілі, які прийшли до нас і кажуть: вибачте, але ви закрили "чорний" ринок, ми не знаємо, як тепер їздити.

Я сподіваюсь, що наступного року ми цю практику продовжимо. У нас є ініціатива, щоб наступного року взагалі всі дозволи по критичних країнах, тобто транзитних країнах (це Польща, Румунія, Угорщина, Словаччина) і, можливо, тих критичних країнах, де дуже багато перевізників возять свої товари (це Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Іспанія, Італія), в цих країнах буде квотуватися. Це буде відбуватися прозоро. Тобто кожен перевізник буде бачити на початку періоду квотування, скільки він отримує дозволів, він зможе планувати свою роботу. Якщо хтось отримає більше контрактів, зможе більше перевозити. Він може отримати більше дозволів, знову ж таки прозоро.

З чим ми стикаємося, що, на жаль, зараз дуже багато представників, у тому числі народних депутатів, перевізників великих приходить з тим, що: а

дайте, будь ласка, ще дозволи, а можна порешать, а можна от якось там формулу зробити інакше. Ми зараз... Що-що?

_____. Хто приходить?

НАЙЄМ М. Народні депутати. Вибачте, будь ласка, не буду називати прізвища. Якщо захочете, ми потім можемо вже надати. Да.

Питання в тому, що це нормальна практика, тому що так робили до того всі. Більше того, називали прізвище нашого...

ГОЛОВУЮЧА. Давайте казати, що це стала практика, вона від цього не стає нормальною.

НАЙЄМ М. Да. Ці народні депутати представляють різні фракції, я не буду говорити. Питання в тому, що це дійсно була стала практика. Зараз з огляду на те, що ті працівники, які займалися цим, були звільнені, такої практики в міністерстві немає.

Я сподіваюсь дуже, що наступного року, і я можу там, ми можемо зустрітись ще раз, але я сподіваюся, що до травня місяця наступного року ми закриємо питання щодо продажу дозволів і махінацій назавжди для країни. Тому що це буде зроблено в автоматичному режимі, квотуванням. І це буде видно всім.

А на даний момент ми готові передати комітету списки компаній і господарюючих суб'єктів, які зараз отримали величезну кількість дозволів на початку року і сидять із ними. Тобто у нас, наприклад, зараз на ринку 8 тисяч дозволів, які отримали великі компанії, ви їх знаєте. В тому числі дехто з провладних структур або колишньої влади, або зараз їм допомагали в тому, щоб вони отримали велику кількість дозволів.

У нас на Польщу стоїть повністю весь кордон, 70 відсотків перевізників, а великі перевізники сидять з цими дозволами. Ми знаємо,

чому: через два тижні вони почнуть продавати. Зараз уже ходить ціна – тисяча доларів за дозвіл, який коштує 40 гривень. Просто можете собі уявити маржу, яку вони отримують.

Я сподіваюсь, що ми це закриємо і завдяки роботі в тому числі Державної служби з безпеки на транспорті, яка зараз робить усе, щоб кожен бланк був зі штрих-кодом, щоб усі ці історії були припинені, щоб у нас була повна прозорість по цих дозволах. Я сподіваюсь, що наступного року цього не буде.

Але ми готові надати цю інформацію комітету щодо тих компаній, які отримали величезну кількість дозволів. Ми їх не можемо обвинувачувати, що вони продають. Можливо, вони наїзять там сто разів ще раз до кінця року до Польщі, можливо. У мене є сумнів, але можуть.

Що стосується ЄКМТ, це ліцензії Європейської комісії з транспорту, так звані проїзні, тобто книжки ЄКМТ, за якими вони їздять за кордон.

Знову ж таки...

ГОЛОВУЮЧА. Перепрошую. Йдеться про книжку, яка дає можливість багаторазового проїзду без отримання цих разових дозволів.

НАЙЄМ М. Да. Це теж величезна історія з махінаціями. Вона пов'язана з тим, що великі перевізники, у яких є велика кількість транспортних засобів, реєструються в системі, отримують дозволи, розподіл цими книжками, а їздять по одноразових дозволах. Тобто вони отримують проїзний, потім отримують ще разовий дозвіл. Їздять проїзними, а разові дозволи продають. Це перша історія.

Друга історія з тим, що сама ЄКМТ довгий час... Дійсно, тут можна фантазувати, наскільки воно прозоро розподілялося. Зараз що ми зробили для того, щоб це питання взагалі уникнуло?

Перше. Всі комісії по розподілу ЄКМТ відбуваються тільки під відеонаглядом. Тобто будь-яка людина може подивитися, бути присутньою фізично, чути хто що відстоює, хто що говорить.

Друге питання – ефективність всіх перевізників. Це коефіцієнт, на базі якого розподіляється кількість ЄКМТ, він прозорий. Є дуже багато нарікань, що немає критеріїв. Це неправда, критерії є. Критерієм головним є транспортні засоби, які вказує перевізник. І дійсно, раніше перевізник вказував яку завгодно кількість транспортних засобів будь-якого класу екологічності, отримувал величезну кількість книжок, по факту дискримінуючи весь ринок.

Що нами зроблено на даний момент? Ми, завдячуючи МВС, і завдячуючи нашій роботі, нашої команди, і міністра, і вже колишнього міністра внутрішніх справ, перший раз за всю історію (чому до цього це не робили?) обмінялись даними. Просто обмінялись даними Міністерство інфраструктури і МВС. Ми побачили базу ліцензіатів, у кого є які транспортні засоби, зараз ця база вже синхронізується.

З лютого наступного року ми вже не будемо приймати заявки документів від тих перевізників, які вказують не вірну кількість транспортних засобів, це не буде враховуватися при розподілі ЄКМТ. Ми зараз вже проводимо деякі перевірки, і я сподіваюся, що в цьому році розподіл буде більш прозорий. І ми готові звітувати щодо того, яким чином відбулися розподіли ЄКМТ в цьому році. І якщо будуть нарікання, давайте може зробимо ваш комітет площадкою, на якій ми можемо обговорювати ці питання.

Будь-який перевізник, який звернеться до вас щодо того, що його обділили або що в нього є питання до комісії, або що в нього є питання до одноразового хоча б одного дозволу, ми готові прийти, по кожному дозволу, по кожному бланку доповісти, розповісти, куди він дівся, і хто продав.

Я думаю, що це буде правильна історія, оскільки Антикорупційний комітет незалежний в цьому, тут немає перевізників і немає людей, які залучені до ринку. Готові це зробити.

Що стосується інших питань, я думаю, що може розповісти Голова Державної служби безпеки на транспорті що стосується безпеки на транспорті і цієї служби.

Новий голова був призначений минулого тижня. Це людина, яка ніколи не займалась перевезеннями, ніколи не була залучена в цю систему, ніколи не мала ніякого корупційного досвіду. Я Євгена знаю лише два місяці тому, коли він почав нас консультувати. Він сам прийняв рішення, що він буде балотуватися і пройшов конкурс.

Ми плануємо, в найближчі дні міністерство планує реорганізацію служби, яка призведе до того, що дуже багато людей, у тому числі в регіонах, позбавляться своїх посад. Це не означає, що ми будемо звільняти всіх ґоульно, але це буде означати, що багато цих людей будуть проходити переатестацію. Ну і окрім цього, ми зараз набираємо інспекторів. Я думаю, по цьому все.

Якщо будуть до мене ще питання з боку роботи міністерства, я зможу доповісти. Я би тоді передав слово Євгену Зборовському, щоб він розповів по своїй частині, що відбувається в службі.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Доброго дня. Дякую за запрошення.

У нас є презентація, щоб коротко ввести в курс справ: які зараз ми маємо повноваження, які ми маємо корупційні ризики, як ми плануємо з ними боротися.

Отже, ми розділили...

ГОЛОВУЮЧА. Я перепрошую. Вибачте, будь ласка.

Колеги, ті, хто далі сидить, всім нормально видно презентацію? (*Шум у залі*) Колеги, треба збільшити, не видно ззаду. Так? А можна повний екран відкрити? Так нормально, колеги? (*Шум у залі*) Зараз спробуємо.

Ви можете продовжувати. Я зараз спробую в чат скинути, колеги.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Отже, діяльність нашої служби розбили на три таких великих блоки по кожному напрямку.

Перший блок, який вже частково був озвучений, – це блок видачі ліцензій та дозволів. І практично більшість проблем у нас заходять в тому напрямку, що дійсно дуже великий вплив людського фактору. А там, де людина може приймати рішення, якщо вона приймає рішення, які для когось коштують тисячу або десятки тисяч гривень, у нас виникає корупційна складова.

Значить, нами зараз почався процес, наші закупівельники зараз продовжують адаптацію наших систем цифрових для того, щоб уже в цьому році запустити цей процес. І в найближчому майбутньому на початку наступного року ми сподіваємось вже побачити нове середовище, в якому можна буде займатися видачею ліцензій та дозволів. Цей процес робимо таким чином, щоб максимально мінімізувати вплив людини, просто буде такий умовний чек-лист для отримання ліцензії. І якщо в систему перевізник, маючи свій кабінет перевізника, електронний кабінет перевізника, він має до нього доступ, він подає всі необхідні документи. І мінімізуємо людський вплив, щоб людина могла завадити отриманню цієї ліцензії, якщо у людини є така можливість. Або, з іншого боку, ми прибираємо той момент, коли у людини немає необхідних дозволів, немає необхідних термінів на здійснення діяльності, щоб отримати цей дозвіл незаконно. Тобто ця система буде називатися "шлях", і в ній це повинно значно спростити роботу перевізників.

Дії інспекторів, які будуть відбиватись в системі, вони будуть всі фіксуватись по алгоритмам. Інспектор буде працювати тільки через

електронний підпис. І служба моніторингу зможе в будь-який момент, по будь-якій скарзі, по будь-якій заявці перевірити, чи дійсно всі дії інспектора, який буде займатися виключно функціями видачі дозволів, які вже подані і відірвано між... розриваємо зв'язок між інспектором та тим суб'єктом, який подає документи. Це перший великий блок.

Також хочу зазначити, паном замміністром було озвучено, що на дефіцитний напрямок на Польщу зараз на руках вісім тисяч дозволів. Я ж додам, що станом сьогодні на ранок 99 тисяч дозволів, а це більше 10 відсотків всіх дозволів, які видавались протягом року, вони досі знаходяться на руках у перевізників. І дійсно це є велика проблема, коли ні в кого дозволів зараз немає.

Нами всі дозволи, які є видані, але близько 100 тисяч дозволів – це величезна кількість, продовжує знаходитись на руках. І ті дії, які ми зараз робимо з цією системою, змінять ринок в наступному році кардинально. То такої ситуації буде не допущено в принципі. І накопичувати такі дозволи, коли їдете, і брати дозволи собі на початку року і тримати їх біля себе, при цьому не погашаючи і не користуючись ними, такий алгоритм буде перерваний і буде неможливим. Це перший блок.

Переходимо... Можна наступний слайд, якщо є. Другий великий блок і теж болюча проблема – це габаритно-ваговий контроль. Тут є два напрямки. Чому ці напрямки є пріоритетним? Тому що, по-перше, ми розуміємо, що зараз виділяються величезні кошти, десятки мільярдів гривень наших з вами податків, наших громадян. Я саме на нашій службі лежить завдання зберегти ці дороги, тому що ми розуміємо, коли якийсь бізнесмен завантажує собі фуру 100 тонн і це все відбувається, умовно, влітку в спеку, то така дорога довго не прослужить. А наше завдання, щоб ці дороги служили довго і розвивали нашу економіку і впливали позитивно на інфраструктуру нашої країни.

Тому тут теж ми прибираємо максимально людський вплив. Було вже озвучено про запуск WiM-станцій, це зважування в русі (waiting motion). І

можемо сказати, що по тим місцям, де зважування відбувається, там практично в десятки разів впала кількість правопорушень. Тому що ці станції деякий час працювали в тестовому режимі і всі розуміли, що вони поки що не штрафують. З 1 жовтня, коли вони запустились, ми побачили, що там в десятки разів впала ця кількість проїздів з перевантаженням і дійсно це працює.

ГОЛОВУЮЧА. Я перепрошую. Вибачте, будь ласка, я уточню просто по ходу. Це ви говорите про ті 23 станції, які введенні в експлуатацію і працюють?

Дякую.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Так. Вони запустилися повноцінно з 1 жовтня, і зараз, у співпраці з Укравтодором, постійно ми будемо очікувати нові станції, які будуть отримувати сертифікацію, і вони будуть видавати ці дані на наш новий центр обробки даних. Тобто ми знову ж таки розриваємо цей зв'язок між умовним правопорушником і інспектором, який приймає рішення. Тому що WiM може знаходитися в будь-якій точці України на трасі, там не потрібно ніякого людського впливу, він в автоматичному режимі передає дані і ці дані приходять інспектору на комп'ютер, який перевіряє, звіряє чи видно нормально номерний знак, чи все вірно з осями, перевіряє, що там за порушення, чи це вага, чи габарити і приймає це рішення. Тобто якось вплинути, знайти цього інспектора і попросити, що давай за якусь винагороду тим нам цей штраф не будеш писати, це зробити неможливо.

Тобто і коли ця система, ми от сподіваємося, що там на наступний рік це буде у нас плюс 100 WiM, дійсно, коли більшість центральних доріг будуть закритими, тоді перевізник буде розуміти, що кудись поїхати... Там нехай зараз вони намагаються якось селами, об'їзними дорогами десь об'їжджати ці WiM. Але, коли цих WiM буде 100, 150, 200, як це є в планах, це зробити буде неможливо. І звичайно, для наших доріг це буде

надзвичайно великий позитив в плані навантаження, яке буде суттєво зменшене, а отже дороги будуть служити довше і якісніше.

ГОЛОВУЮЧА. Я перепрошую, я тут ще по ходу уточню. Як ви оцінюєте потребу в цих автоматичних станціях, скільки їх має бути на дорогах для того, щоб сказати, о'кей, ми контролюємо і маємо можливість зберігати якісь ключових доріг?

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Дивіться, кількість цих автоматичних станцій, тобто їх не може бути багато. Тобто якщо можна покрити всю країну, давайте покриємо всю країну.

ГОЛОВУЮЧА. Скільки, ви вважаєте, буде достатньо?

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. За чий рахунок? Бюджетний.

ГОЛОВУЮЧА. Колеги, я перепрошую, давайте зараз уточнююче питання коротке.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. До речі, що стосується за чий рахунок? Є пропозиція до того, що якщо захочуть місцеві органи влади встановлювати WiM-станції, у нас є такі запити на своїй території, щоб внести зміни у законодавство, щоб частина цих штрафів перераховувалися на місцеві бюджети. Такі плани є, але вони поки що, це плани.

Що стосується кількості, за нашими підрахунками, якщо їх буде 150 наприкінці наступного року, там, можливо, потім ще 50 буде докладено, цього буде достатньо, щоб закрити головні артерії.

Я поясню, в чому справа. Перевантаження не відбувається по маленьких дорогах, тобто перевантаження – як правило, це головні артерії

транспортування великих вантажів. Окремо у нас є наш план. Я думаю, що ми за якийсь час запропонуємо це щодо покриття тих доріг, які під'їжджають до портів, тобто основні місця, куди приїжджає цей вантаж. В першу чергу, це стосується агропромислової продукції. Я сподіваюся, що 150 буде достатньо. Але це не означає, що у нас не буде мобільних систем зважування і стаціонарних, де будуть працювати інспектори.

Питання не в тому, що інспектор працює, що є людина, питання в тому, що цей інспектор на даний момент взагалі безконтрольний. Якщо, як сказав пан Євген, буде в нього встановлено body cam, як у поліцейського патрульного, якщо у нього при цьому дані системи автоматично будуть надсилатися в центр, то у нього не буде можливості уникати. Максимум, що може зробити – він може чинити шкоду і, наприклад, неправильно заповнювати протокол. Але і в цьому випадку, я думаю, що ми знайдемо можливість, щоб це якось автоматизувати.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Можна, будь ласка, третій слайд? Третій слайд – слайд про людей. Тобто це рейдові перевірки, те, що відбувається на лінії, там, де неможливо прибрати людський вплив. Там, де ми не можемо його прибрати, ми плануємо його максимально контролювати.

Отже, зараз мінімальним моніторингом діяльності служби... Я розумію, що внутрішня безпека не працює, вона займається відписками і ефективного, якісного контролю за інспекторами, які є на місцях, його не проводить. Це, власне, і спонукає дуже великі корупційні ризики.

Отже, у нас буде по двох напрямках іти. По-перше, ми службу внутрішньої безпеки розширюємо, даємо їй більше повноважень. І вони будуть значно більше працювати в полях, на місцях перевіряти, реагувати оперативно на звернення. Там, де у нас, ви ж знаєте, є великі групи перевізників і там, де інспектори займаються поборами, хабарами. Ця інформація дуже швидко зараз у нас надходить, на яку ми зможемо реагувати

і таких правопорушників виявляти, притягати до відповідальності і звільняти, якщо ці факти будуть повторюватись.

Також ми говоримо про body-камери, яких зараз недостатньо. Моя позиція така, що кожне спілкування інспектора, у обличчі держави, з громадянином повинно фіксуватись на body-камеру і на відео. І якщо є хоча б якась скарга на діяльність інспектора, ми повинні у дуже швидкий час мати можливість підняти це відео, подивитись його від початку до кінця і тоді зняти всі запитання. Позиція така, що ми повинні бути максимально відкритими і прозорими до ринку, нам немає що приховувати. Якщо у нас є якісь проблемні моменти, ми повинні їх швидко виправляти.

Також ми впроваджуємо електронний кабінет інспектора, який буде автоматично здійснювати електронний облік актів та постанов, те що зараз не відбувається. Тобто зараз інспектори на місті, на відміну від поліцейських, не пишуть постанову, вони складають акт, який потім має перетворитись в постанову, який після цього має перетворитися у штраф або може бути оскарження. І зараз такого обліку немає. Тобто пишуться якісь акти, подаються якісь звіти. Але як в результаті, чи вплинуло це на діяльність порушників, чи дійсно порушник поніс відповідальність, чи був якісно забезпечено юридичний супровід цього матеріалу, така інформація не ведеться. І я більше того скажу, є таке, за цей тиждень, що я працюю, розуміння, що швидше за все це працює дуже і дуже погано. І це потрібно змінювати. Ну, власне, основний момент щодо того, що планується зробити.

Інший момент, інший напрямок, – це перезавантаження служби, те, що у нас зараз працює. Зараз у нас якраз в регіонах відбувався етап подачі заявок і зараз наші спеціалісти проводять відбір нових інспекторів. Зараз у нас в службі є 176 інспекторів на всю Україну, на 75 тисяч перевізників, автомобілів перевізників. Ми розуміємо, що 175 на 75 тисяч – це є ненормально і в принципі проконтролювати це неможливо. Тому у нас зараз буде донабір 200 чоловік додатково в службу. Це будуть нові люди. Є велике сподівання, що ми зможемо набрати дійсно чесних людей. Ми будемо

проводити перевірку на доброчесність. І є позитивні сподівання, тому що у нас подались вісім чоловік на місце конкуренція, то буде з кого вибрати. І це є позитивною стороною.

З іншого боку, завдяки підтримці держави, підтримці, ми розуміємо, що інспектори, які працювали раніше, вони отримували заробітну плату 7-9 тисяч. Хтось там, можливо, головні спеціалісти, отримували 10-12. І як люди могли працювати в наших умовах зараз і який рівень життя вони могли собі забезпечити незрозуміло. Таке враження, ніби держава спеціально спонукала цих людей до того, щоб вони заробляли десь на стороні. І це є ненормально.

Зараз у нас є велике сподівання, що бюджетом будуть наші пропозиції підтримані і ми зможемо нових інспекторів і діючих, які пройдуть переатестацію, що вони будуть отримувати достойну заробітну плату, там на рівні, хотілося б, 17 тисяч гривень, що є суттєво більше. І тоді з цих інспекторів можна буде вимагати, щоб вони жили виключно на одну зарплату і це у них вимагати.

У мене все. Дякую.

Якщо є запитання...

ГОЛОВУЮЧА. Дякую дуже.

Колеги, в кого є запитання?

Олександр Ткаченко, будь ласка.

ТКАЧЕНКО О.М. Я є мажоритарником від Одеської області, це Білгород-Дністровський, Татарбунарський та Кілійський райони.

Я вимушений не погодитися з тим, що ви говорили про те, що якщо ви перекриєте усі головні артерії, то проблему буде знято. Тому що в основному ці перевантаження автівок ідуть якраз по місцевим дорогам, а саме, коли вивозиться зерно чи будь-які врожаї з полів.

Я вам наведу приклад. Було побудовано, в рамках програми "Велике будівництво", дорогу від села, загально десь 40 кілометрів було побудовано

дороги і витрачено біля 220 мільйонів гривень. Це було зроблено два роки тому. І якщо у вас буде можливість, я вам раджу поїхати і подивитися на цю дорогу – її зараз уже нема.

Тому в мене питання стосовно того, чи планується встановлення цих WiM-станцій саме на таких дорогах? Тому що коли автівка виїжджає вже з вантажем саме на шляхи, які такими станціями, WiM-станціями, обладнані, то вони, дійсно, дотримуються вантажних норм цих.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Дивіться, давайте конкретну ділянку дороги можете нам вказати, ми подивимося, що там відбувається. Є два фактори.

Перший. Щоб просто було зрозуміло, коли ми кажемо поставити WiM-станцію. Це 800 тисяч доларів, це майже мільйон повністю з устаткуванням, з усіма датчиками, покриттям і так далі. Мільйон доларів. Поставити мільйон доларів на дорогу місцевого значення від колектора до місця відвантаження – дорожувато.

Що можна зробити? І тут ми маємо бути, давайте щирими вже тоді бути, ви всі знаєте всі ці компанії. Вантажоперевізник, йому все одно, який вантаж везти. Він заробляє кілометр на годину, йому хоч 3 кілограми, хоч 40 тонн. Головна відповідальність – на вантажовідправнику, який, точно, коли пломбує вагу, він точно знає.

Найбільші компанії в Одеській області, ви їх теж знаєте, тобто це компанії, які, пломбуючи вантаж, точно знають, що у нього навантаження на вісь більше ніж норма. Це означає, що найбільша проблема в тому, що вантажовідправники, вони, користуючись тим, що в перевізників немає іншого хлібу, перевантажують транспорт. І зараз (завдяки у тому числі і народним депутатам) внесені зміни в закони, якими накладається штраф у тому числі на вантажовідправника.

І я вам скажу, що найбільші зараз судові справи відбуваються саме з боку цих людей. Тобто вони знають, що вони відправляють вантаж 50 тонн,

46 тонн, а штраф – 51 тисяча гривень. Це не 340 гривень, як у вас там при перевищенні фіксації швидкості.

Тому друге питання – це вантажовідправники. Що ми робимо з цим? Дивіться, ну є питання встановлення мобільних станцій. Питання лише в тому, чи є там площадки. Даваймо конкретну історію, ми роздивимося і подивимося, як це відбувається. Але якщо говорити про масове перевантаження, все ж таки за нашого досвіду, це якраз великі артерії, тобто там, де вони везуть на довгу відстань великі вантажі.

Ну і друге питання – це в тому числі і співпраця з Національною поліцією, яка не дозволить об'їжджати станції, WiM-станції, які вони об'їжджають якраз місцевими дорогами місцевого значення.

І, я думаю, що було б правильно, щоб народні депутати також включились в це питання. Тому що, на жаль, зараз є різні норми по допустимому навантаженню на вісь для доріг місцевого значення і державного значення. І на жаль, на дорогах державного значення ми можемо ловити, тому що це Укравтодор, і це наше питання, і це наші станції, і так далі. На дорогах місцевого значення, там зовсім інші показники. Було б правильно, щоб це... Але це вже питання до транспортного комітету, який зможе це урівняти і показники місцевого значення і державного значення.

ТКАЧЕНКО О.М. В мене є ще, до речі... Ну, я не знаю як це сказати, не порада... Ну, на прикладі конкретно вам розкажу про те, що знаходиться WiM-станція на трасі Одеса-Рені. Наскільки я знаю, вона не введена в експлуатацію.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Не введена.

ТКАЧЕНКО О.М. От ви сказали, що вона коштує один мільйон доларів, да? Чи гривень?

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Доларів. Якщо б гривень...

ТКАЧЕНКО О.М. Доларів.

Її встановили. Але, наскільки я знаю, вона в експлуатацію не введена. І після встановлення цієї станції десь з місяць потому з цієї станції зняли батареї. Там є акумулятори якісь, так?

_____. *(Не чути)*

ТКАЧЕНКО О.М. Ось.

І вже протягом року там стоїть машина. І я так розумію, що людина за гроші ночує в цій машині, акумулятори знову поставили, і вона охороняє ці акумулятори. Це вам просто приклад того як, ну...

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Це не приклад, це свідоме рішення.

ТКАЧЕНКО О.М. Ні, щоб ви подумали про те як зробити безпечним, ну, ці акумулятори...

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Я вам розкажу, що відбувається, щоб ви просто розуміли. Ще раз, просто... Уявіть собі, штраф WiM-станція накладає 51 тисячу, з якою не можна домовитись. Тобто немає інспектора якому заплатиш тисячу гривень. 51 тисяча гривень на перевізника і на вантажовідправника це дуже чуттєво. У нас є компанії, які там 20-30 штрафів мають. Ви зрозумієте?

Але тепер і інша сторона. Звісно, що у приватного бізнесу є більше можливостей іти в суди, сплачувати адвокатів, які будуть збивати наші постанови в судах – перше.

І друге. Ми, дійсно, очікуємо вандалізм. Ми дійсно очікуємо. Коли ми запускали ці станції, у нас були сигнали про те, що можуть бути фізично

знищені, знешкоджені станції. Тому нами запропоновано, і всі станції охороняються. За це сплачуються гроші, є люди, які охороняють ці станції. Тому що це 51 тисяча гривень, ще раз, це великі гроші, які можна винайняти якихось підлітків, які просто фізично зірвуть камеру.

Що стосується конкретно цієї станції, вона не введена в експлуатацію, тому що ще не пройшла сертифікацію. Без цього ми не можемо запустити, бо вона буде неправильно давати нам дані.

Ми готові обговорити це питання. Це вже конкретний підрядник. Це його відповідальність, щоб він провів сертифікацію.

ТКАЧЕНКО О.М. Просто, щоб ви розуміли, там іде основний вантажопотік з Румунією, і дуже багато вантажу іде. Тому вважаю, що це необхідно зробити.

ЗБОРОВСЬКИЙ Є.С. Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка.

_____. Доброго дня! Дякую за презентацію, за ідеї, антикорупційні плани стосовно діяльності в цьому питанні. Але у засобах масової інформації доволі давно виникає інформація стосовно порушень корупційного характеру, порушень різного плану в Укртрансбезпеці.

У мене таке перше питання. Не 2 місяці цій проблемі. Наприклад, Служба безпеки України там в Харківській області викрила нелегальних перевізників, які возили в ОРДЛО. Херсонська, Одеська, Миколаївська області. Там викрили порушення габаритно-вагових норм на 3 мільйони гривень коштів.

Я від вас почув, що люди там деякі звільняються. А відповідальність за збитки, які є в результаті бездіяльності, яка була до цього в рамках Трансбезпеки? І саме сьогодні, це ж не помічають, це людський фактор. І

body-камери – це добре з людським фактором, але рішення мають бути такі в плані діджиталізації і процесів, щоб цієї можливості не помічали, не було.

Тому у мене таке перше питання. Людський фактор. Назвіть конкретно, які плани, фактори знімуть людський фактор?

Друге питання, рекомендація. Ну, мільйон доларів – не маленька сума коштів за одну станцію. Чи є інше рішення, можливо, для місцевої влади, яка б могла в питаннях, які підняв Олександр Ткаченко, зробити так, щоб місцева влада теж могла інвестувати в питання безпеки своїх доріг місцевого значення, якщо є поля, якщо є якісь транспортні магістралі, які б можна було би перекрити не тільки WiM-станціями, а іншими рішеннями? Скільки вони коштують для місцевої влади? Можливо, потрібно зробити такі умови, щоб частину коштів, які отримує в якості штрафів з порушників, місцева влада теж мала шанс отримувати. Тому тут питання інших рішень, окрім WiM-станцій.

Ну і третє. Як ви вважаєте, яку кількість WiM-станцій потрібно на території України збудувати, щоб питання перегрузу доріг, яке ми сьогодні маємо...? Ми виділяємо бюджетні кошти на дороги щороку великими об'ємами, тому не хочеться, щоб ці дороги за 2-3 роки прийшли в стан... із-за габаритно-вагових цих норм.

Дякую.

НАЙЄМ М. Що стосується людського фактору. Ми тільки про ГВК кажемо чи взагалі?

_____. *(Не чути)*

НАЙЄМ М. Ну, дивіться, те, що сказав пан Євген, я лише додам до того, що він сказав, що стосується габаритно-вагового контролю. Є WiM-станції, ми будемо їх впроваджувати, це зрозуміло.

Скільки їх потрібно? Ну, знову ж таки я повторюсь, Їх не буде багато. Тобто мається на увазі, що їх завжди потрібно буде більше і більше. Хочеться більше. Але чи наскільки це ефективно з точки зору витрати грошей, я не впевнений. Нам здається, що 150-200 достатньо буде на країну. Зараз 50 до кінця року буде введено в експлуатацію. 100 вже побудовано буде. Тобто там ще сертифікацію потрібно якийсь час проходити, Це довгий час.

Що стосується людського фактору. Я хочу, щоб просто ми розуміли. Насправді от зараз у нас 78 станцій мобільних і стаціонарних разом. 78 станцій вже працюють багато років. Ці 78 станцій...

ГОЛОВУЮЧА. Я перепрошую, я уточню. Це WiM плюс...?

НАЙЄМ М. Ні, ні. 78 – це окрім WiM. Тобто ті, що працювали до WiM. 78 станцій, які можна було обладнати елементарно модемом, генератором і освітленням, і обладнанням – цього було б достатньо, щоб передавати в Київ ці дані і вже автоматично фіксувати, щоб інспектор не міг... щоб зважив і не вніс в протокол, в акт, а потім не було постанови. Це бажання.

Просто щоб було зрозуміло, ми знаємо, що в деяких регіонах керівники територіальних управлінь за сезон заробляють на квартиру. Це просто, щоб було зрозуміло, про що йде мова. Це не олігархічні великі гроші, але це великі гроші для країни, великі гроші для територіальних управлінь. І це нормальна історія. Ну якщо інспектор працював за 4 тисячі гривень, скажіть мені, будь ласка... Ми розуміємо... І не просто працював. Потрапити в деяких регіонах на місце інспектора, треба було іти через знайомих – просто місць не було. Не призначали на таке хлібне місце в 4 тисячі гривень.

Тому це ідеальна ситуація, коли ми можемо змінювати цю історію. Я думаю, що ми будемо змінювати якраз через цифровізацію передачі даних.

Що стосується інших історій, у тому числі body-камер. Але тут маємо зрозуміти, що ми можемо встановити будь-які обмеження. Якщо не буде нормального діалогу з перевізниками і вантажовідправниками... Ми зараз розмовляємо з великими вантажовідправниками і, на мій подив, вони дуже щиро розповідають, що да, порушуємо, а що нам робити. Якщо порушує там дідько збоку, дідько зліва або з праворуч, то, звісно, що й ми будемо порушувати.

Так само стосується портів, які не хочуть встановлювати собі ці станції, тому що: або всім, або нікому. Тому що вони втрачають на конкуренції.

Будемо це впроваджувати. Я сподіваюся, що у нас кількість перевантажень впаде. Зараз ми бачимо, що дуже впало саме тому, що є страх, ну і 50 тисяч гривень заплати штрафу... Ну подивимося.

Чого ми боїмося – це судів. Я правду кажу, як є. Бо перші прецеденти, коли почнуть збивати ці постанови – це буде для нас величезна проблема. Ми намагаємося зараз утримувати цю ситуацію, утримуємо. Але коли вони почнуться, будь ласка, теж ми будемо вдячні вам, якщо б ви втрутилися.

А по інших питаннях я готовий розповісти, яким чином ми будемо... Поступово можемо раз на місяць (або скільки дозволяє комітет) приходити і розповідати, що відбувається, ви нам будете готувати інформацію.

Що стосується звільнень людей в регіонах і повідомлень в медіа. Дивіться, був колись народним депутатом, знаю, як творилась історія з реформою державної служби. Завдяки їй я не можу звільнити кого я захочу. Але, що ми обіцяємо – що я буду вимагати від служби, а служба буде приймати своє рішення самостійно.

Якщо є конкретні повідомлення по конкретним регіонам і ми можемо це підтвердити, що стосується нелегальних перевезень, скупчення нелегального транспорту, яке не розслідують, або навпаки ми знаємо регіони, в яких "кошмар ять" конкретних перевізників. Будь ласка, надайте нам депутатським зверненням і ми будемо приймати міри для того, щоб конкретний регіон відповідав.

Так само це стосується і дозволів. Якщо є будь-які повідомлення, що хтось десь щось продав... У нас є, наприклад, зараз ситуація, що ми винаймаємо інспекторів, ми знаємо, що деякі територіальні органи, я сподіваюсь, що вони будуть звільнені, будемо вимагати в служби, вже приймають 3 тисячі доларів для того, щоб прийняти інспектора. Причому ми знаємо сто відсотків, що не пройде жоден інспектор без тестів. Ну це ми точно гарантуємо в міністерстві. І я знаю Євгена, який сам проходив цю історію в патрульній поліції. Жоден не пройде без грошей. Але уявіть собі, зарплата людини буде 17 тисяч гривень, зараз 3 тисячі доларів за те, щоб він просто потрапив на тести. Ми знаємо прізвища цих керівників територіальних органів. Я думаю, що вони будуть здивовані, коли вони не пройдуть атестацію на наступне коло.

Але за усіма керівниками територіальних органів стоять у тому числі народні депутати. Я не буду називати прізвища, ви їх знаєте. І я сподіваюсь, що коли нас будуть "мочити" за те, що ми звільняємо того чи іншого керівника, вистачить і там якоїсь етики політичної, щоб провести розмови, пояснити, що ми звільняємо не тому, що ми хочемо поставити свою людину, а тому що є конкретні проблеми. Я сподіваюсь, що це буде вирішено. У нас є величезна підтримка в цьому і у міністра, який, я думаю, що всі знають його стиль. І в нас є підтримка і з Офісом, ми знаємо, і в уряді. Єдине, щоб в нас не було проблем далі з парламентом в тому сенсі, що якщо будуть звільнятися конкретні люди, щоб не було питань чому.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка, Іван Шинкаренко.

Колеги, якщо можна, ми вже просто годину обговорюємо це питання.

Іван Шинкаренко. Анатолій Петрович. У мене кілька уточнюючих питань, щоб я зрозуміла, на яке рішення ми можемо вийти і на цьому будемо звертати це обговорення. Да, колеги? Дякую.

ШИНКАРЕНКО І.А. Рухаючись логікою, якщо встановити тисячу цих систем, то все добре буде з дорогами. Але навіть, якщо є бажання встановити лише 200 і кожна коштує 1 мільйон доларів, ну це величезні гроші.

Чому не можна віддати ці системи приватним компаніям, якимось їх ліцензувати? Хай вони вкладають туди гроші і потім будуть вони охороняти їх і слідкувати за ними, і держава на це не витратить ні копійки, але отримає збережені дороги.

НАЙЄМ М. Є міжнародний досвід державної юстиції. Тобто, якщо є державні функції і цей контроль, ми ж не хочемо заробляти на WiM-станціях, ми хочемо, щоб не їздили з перевантаженням. Головна мета – не заробити на штрафах. Я не знаю, за скільки років ми покриємо той мільйон доларів, який витрачено на одну станцію. Але точно знаю, що якщо не буде перевантажень, ми збережемо дорогу, на яку вже витрачено дуже багато мільйонів.

Віддати це в приватні руки, ну, можливо і можна, але це так само як поліцію передати в приватні руки. І питання в тому, що ви знаєте багато бізнесменів, які готові витратити мільйон доларів на те, щоб поставити одну станцію, яка буде вимірювати? Ну скільки вона заробить цих грошей? А це ще утримання, в державний бюджет щось треба буде віддати, збудувати і так далі. Я думаю, що це...

Історія про те, що ви казали, про те, що місцеві органи влади можуть долучитися до цього. І я знаю знову ж таки, і тут я вдячний депутатам мажоритарникам багатьох регіонів, які приходять і кажуть: дивіться, ми готові долучитися. Правда, більшість з них просить субвенцію на це, але це інше питання.

Питання в тому, що якщо хочуть, можуть долучатися. Це єдине, що треба законодавчо врегулювати, що частина цих штрафів буде йти там не в дорожній фонд, наприклад, а в бюджет місцевих органів влади. Можна таке зробити, такі розглядаються можливості. Знову ж таки, скільки регіонів в країні можуть собі дозволити? Ну я думаю, що там Херсонська, Одеська,

Миколаївська можуть собі дозволити поставити ще вдвічі разів більше WIN, якщо вони захочуть, бо там теж є свої історії.

Тому давайте дивитися про це. Можемо розглянути таку пропозицію, щоб місцеві органи влади отримували на свій рахунок штрафи. Це було нормально.

ГОЛОВУЮЧА. Анатолій Петрович, будь ласка.

БУРМІЧ А.П. Простеньке теж питання. Іноді буває так, що на боротьбу з корупцією витрачається більше чим може бути збитків від цієї корупції. Чи є якимось економічне обґрунтування тих цифр і того економічного, скажемо так, ефекту по цій боротьбі? Тому що такі цифри як, ну, сотні мільйонів доларів на боротьбу... Може є якісь дешевші методи? Наприклад, зробити там, скажімо, 100 чоловік перевіряючих, дати їм зарплату по 5 тисяч доларів, щоб вони їздили і перевіряли так вибірково і нормально штрафували. І все. Тому що, ну, ви такі називаєте цифри...

НАЙЄМ М. *(Не чути)*

Дивіться, що стосується неефективної роботи, втрати для економіки. Це дослідження, які проводили не ми, а наші колеги з Інституту майбутнього. Вони брали інформацію в Міністерстві економіки, в Міністерстві інфраструктури. І просто потенціальні втрати для ВВП України, від роботи неререформованої служби – 10 мільярдів доларів до кінця 30-го року.

У чому це вимірюється, просто поясню. Я думаю, що ви... Я розумію, що для вас це виглядає: як би маленька служба, вона щось там робить. Щорічно на дороги витрачається мільярди гривень. Одне перевантаження одного вантажного транспорту це як 7,5 тисяч машин, які проїхали дорогою. Це один проїзд. Просто уявіть собі, якщо він їде не один кілометр, якщо їде не один раз. А якщо він дійсно, от як кажуть наші колеги, з колектора на місце відвантаження або до порту і назад, тричі. 30-40 тисяч машин, які

проїхали дорогою. І потім ви бачите те, що відбувається. Це уповільнює інший транспорт. Ми повністю втрачаємо гарантію.

Я просто нагадаю, що всі наші дороги побудовані під гарантії. Якщо там є перевантаження, компанія-підрядник має право відмовитись від гарантійного обслуговування. А це означає, що ми витратили мільярди і забули. Не 10 років гарантії буде, а рік. І ми потім через два роки знову будемо їздити Одеською трасою, яка буде просто в вибоїнах. Це перше.

Друге. Що стосується нелегального перевезення. У нас 50 відсотків всіх пасажироперевезень в країні нелегальні, це нелегальний транспорт, який їздить, 50 відсотків. Ще 30 відсотків – це так званий сірий, які не мають ліцензій або не мають дозволів місцевих органів влади, це теж нелегальний транспорт.

Що це означає "нелегальний транспорт"? Це означає... Ну комфорт ми не будемо брати... Комфорт/не комфорт, ми всі звикли. Але питання в тому, що це несплачені податки, це неякісні транспортні засоби, які не оновлюються (це означає втрату для економіки), знову ж таки вбиті дороги. Я вже не кажу про небезпеку, тому що ми не можемо зловити цей нелегальний транспорт.

Тепер що стосується дозволів, те, що ви кажете. В цьому році держава мала менше дозволів в критичний період, ніж ринок. Тому що на ринку не йдуть махінації. Ми продаємо 7 тисяч дозволів по 40 гривень, ринок продає по 1 тисячі або по тисячі, або по 700 доларів. Це реальна економіка. Порахуйте: це щороку у нас мільйони транспортних засобів, які перетинають кордон. Кожен перетин – це один дозвіл. Критичні країни – там до 600 тисяч перетинів. Кожен переїзд – це, порахуйте, по 300 доларів. Це один рік ще порахуйте. А щороку до цього додаються...

Деякі люди, які користуються цим, наприклад, я знаю, є діячі (у тому числі політичні), які намагаються, наприклад, скористатися системою і продають наліво. Ставиш собі міточку, їдеш по дорозі, конкретний ГВК знає, що ти проїхав, вони знають, що зелена мітка – це конкретної людини, і

пропускають. Отримують 5 тисяч гривень за пропуск однієї машини. Ну це дешевше, ніж 50 тисяч штрафу. Куди це все йде? Нікуди це все не йде.

Тому це не те, що ми придумали ці історії. Вони не придумані. В багатьох країнах трансбезпека – це один з головних центрів контролю якості доріг. І якщо ми вже вкладаємо в дороги, якщо це вже великий проект, то давайте його зберігати. На жаль, на це ніколи не витрачалося грошей, і ніхто на це не звертав...

А тепер дивіться. Уся реформа Трансбезпеки, разом вся, якщо все зібрати на даний момент, що стосується кадрового забезпечення, оновлення інспекції – це буде 500 тисяч доларів, які ми витратимо частково з бюджетних грошей, частково – з донорських грошей. Це мається на увазі оновлення кадрового складу, закупівлі там елементарного обладнання. Ще, наприклад, там 50 WiM. Ну 50 мільйонів доларів, але це вже зовсім інша служба, вони буде інакше працювати.

Я думаю, що це достойна робота, яку можна робити. Ці дані ми теж можемо надати, якщо потрібно комітету, що було... що це не маленьке питання. Я розумію, що про ці служби ніхто ніколи не чув. Але ті, кому потрібно, на ній заробляли.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую дуже.

Колеги, ще питання? Тоді у мене кілька уточнюючих питань для того, щоб ми могли зрозуміти, на яке рішення ми можемо виходити. Перед цим, Анатолій Петрович, відповідаючи на ваше питання про економічний ефект. Економічний ефект габаритно-вагового контролю – це можливість зберегти ті дороги, в які вже інвестовано мільярди на строк їх експлуатації. Бо навіть одна перевантажена машина, яка залишає на дорозі тріщину, фактично призводить до того, що цей шматок дороги за сезон через тріщину, в яку потрапляє вода, зводиться просто до нуля і ми маємо витратити гроші знову на те, щоб знову зробити дорогу.

Анатолій Петрович.

БУРМІЧ А.П. ...що їх можна меншими коштами досягти того ж самого результату, який... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧА. Виходячи з того, що пан заміністра говорив про бажаних потрапити на посаду інспектора із зарплатнею 4 тисяч гривень, мені здається, що все-таки в певних колах є очікування, що на роботі інспектору можна було би заробляти. Тому я тут дуже підтримую міністерство в тому, що потрібна максимальна автоматизація. На жаль, тут ну людський фактор може мати місце. Автоматизація відповідно – є те, що могло би нам вирішити проблему.

У зв'язку з цим, я би дуже просила міністерство надати комітету, поррахувати і надати інформацію, скільки, перше, автоматичних станцій ви плануєте мати на кінець року, і, скажімо, на перший квартал наступного року?

І друге. Наскільки мені відомо, є дешевша, але гіпотетично не менш ефективна можливість встановити на вже існуючі неавтоматизовані станції, якесь технічне програмне забезпечення, яке дозволить фіксацію зважування в автоматичному режимі і передачу цієї інформації в data-центр так, щоб інспектор на місці не міг загубити результати зважування, і так, щоб штраф був закладений. Будь ласка, надайте також комітету інформацію щодо того, чи ви цією можливістю плануєте скористатися? І якщо так, то яка кількість, відповідно яка кількість станцій додатково може бути автоматизована, наприклад, там на кінець року і перший квартал наступного року.

Далі, колеги. Я дуже прошу надати комітету інформацію щодо того, яким чином конкретно відбувається прозоре квотування. У нас, на жаль, мало часу. Але з того, що ви описали, я незрозуміла, як відбувається прозоре квотування дозволів.

Друге, колеги, ключове. Отут я, якщо можна, я хочу почути відповідь на питання. Бізнес скаржиться, що схема продажу працює завдяки тому, що

можна прийти в Трансбезпеку, отримати дозвіл, внести в реєстр дозволів дозвіл на машину А, але фактично дозвіл отримати роздрукований на машину Б. І оскільки ніхто ніколи при виїзді на митниці не звіряє і не перевіряє ніякий штрих-код, і нічого не звіряє, паперовий дозвіл, в якому написано щось одне, з дозволом у системі, в якій написано щось інше, то власне на цьому і працює схема.

Відповідно, якщо можна, дайте інформацію щодо того, як ви закриваєте це? Я перепрошую, ще одне уточнення тут. І як ви працюєте з митницею так, щоб митниця/не митниця, будь-хто, але при виїзді все-таки це перевіряв, бо є гіпотеза, що допоки цього ніхто не перевіряє. Схема фактично отримає можливість продовжувати функціонувати.

І ще, якщо можна, у мене одне питання. Ви згадали можливість оскаржити, точніше, не можливість, а ваше хвилювання щодо того, що штрафи за автоматичне зважування можуть не встояти в суді. Тут є інформація наступна. Будь ласка, або підтвердіть, або спростуйте, що автоматичні зважувальні станції за законодавством за своїми технічними регламентами мають показувати похибку в 2 відсотки, але жодна із станцій і умов фактично їх функціонування не дозволяє такий результат показати. Тобто фактично у всій станцій похибка, в силу умов їх експлуатації, є більша і це може бути підставою для втрати штрафів в суді.

НАЙЄМ М. Давайте з дозволів.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

НАЙЄМ М. Дивіться, дозволи – це, якщо чесно, схема на дозволах.

Це найбільш яскравий приклад того, як дурять країну тільки тому, що державні органи один з одним не спілкуються. Якби у нас була синхронізація даних митниці, Прикордонної служби, ДСБТ, цього б не було ніколи з самого початку народження цієї історії.

Чому, ще раз кажу, коли ми прийшли, ДСБТ не мала взагалі ніяких даних від Міністерства внутрішніх справ, просто не було ніяких. Зараз ми вже отримуємо знову ж таки обмежену кількість даних, але ми отримуємо. Те, що стосується Прикордонної служби, до речі, ми спілкуємося дуже добре. Але є питання головне – це митниця, тому що вона стоїть якраз на виїзді, вона має перевіряти. Зараз митники нам кажуть, ви знаєте, у нас немає повноважень за Митним кодексом перевіряти дозволи. Але вони можуть нам надати дані перетину кордону і співпадіння цих даних номеру транспортних засобів і номеру дозволу. Якщо це станеться, ми зараз ведемо ці перемовини, якщо у нас будуть якісь питання, ми до вас звернемося. Але я думаю, що у нас вистачить комунікацій, щоб ми це вирішили.

ГОЛОВУЮЧА. Оце дуже важливо.

НАЙЄМ М. І друге питання – це до того, щоб ми штрих-коди, які будуть накладатися на дозволи, і при прийнятті дозволу назад, вони будуть обраховуватись.

Я сподіваюсь, це наша одна з найбільш маленьких мрій, що наступного року, там в лютому, коли ми зустрінемося на комітеті, у вас вже не буде таких випадків, просто до вас не буде кому звернутися. Чому? З 1 січня починається розподіл новий по дозволах – це буде квотування. Я ще раз поясню. Якщо перевізник їздив попередній період наприклад 100 дозволів використав, у нас є передбачення, що і наступний рік він візьме 100. Ми ділимо ці 100 на чотири квартали, наприклад по 25, і щокварталу ми ведемо 25 з огляду на те, скільки він проїздив. Якщо в нього збільшиться кількість контрактів, він підтверджує це контрактами, ми введемо більше. Але, якщо він не використав 25, ми йому не даємо більше, це обнуляється і повертається в систему. Це нормальна історія. Я думаю, що в лютому там наступного року цього вже не буде.

І з огляду на те, яким чином ми видаємо і бронювання, яке ми скасували взагалі платне. Я не знаю, хто займається перевезеннями, знають чи ні. Але ці історії будуть скасовані. Ну, якщо можемо, можемо там в наступному лютому зустрітися, ми пояснимо, як це відбувається.

Що стосується системи... Ви сказали про квотування, я відповів. По дозволах.

ГОЛОВУЮЧА. Я просила, колеги, ми можемо це зараз не обговорювати. Я розумію, що це певні цифри, у вас таких не може бути під рукою.

Будь ласка, просто дайте комітету цю інформацію. Гаразд?

НАЙЄМ М. Що саме? Переобладнання станцій, скільки буде переобладнано?

ГОЛОВУЮЧА. Да. Ми сформулюємо запит.

НАЙЄМ М. Добре, ми дамо цю інформацію. У нас такі плани є. Ми розкажемо. Добре. І ви ще питали про...

ГОЛОВУЮЧА. Похибку в 2 відсотка.

НАЙЄМ М. Похибка. Ну похибка насправді у нас 5 відсотків, не 8, 8 відсотків на загальну вагу і це відображено в наших протоколах. Тобто питання не в тому, що вони в суді не встоять, тому що ми щось погане зробили. Ну бувають помилки, да, система помиляється. Питання в тому, що коли в тебе штраф 50 тисяч, ти адвокату можеш заплатити 50 тисяч гривень, щоб він в тебе взяв 10 транспортних засобів, які з кожного по 50 тисяч, це 500 тисяч вже. Звісно, що в тебе можливості мотивації виграти в суді

набагато більше. Як працюють суди не буду розповідати, ми це розуміємо. Питання в цьому.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Колеги, ще питання?

Галина, будь ласка.

ЯНЧЕНКО Г.І. Я хотіла б почати з того, що, на жаль, таких засідань комітету у нас за два роки діяльності дуже-дуже мало, коли б органи державної влади приходили і зверталися до комітету з проханням допомогти їм вичистити корупцію.

Тому в першу чергу хочу подякувати за таку ініціативу, за готовність співпрацювати. Ми зі свого боку, я думаю, теж маємо, колеги, проявити ініціативу і піти назустріч колегам з Міністерства інфраструктури. В мене є кілька питань, я намагалася максимально уважно слухати, якщо я раптом десь пропустила, то ви скажіть. Я буду задавати питання, якщо можна, коротка відповідь.

Перше, ми почули про те, що близько половини цих от зважувальних комплексів не працювало, не працюють.

НАЙЄМ М. Ні, з 50 збудованих зараз, 16 станцій повністю не працюють.

ЯНЧЕНКО Г.І. Третина десь плюс-мінус.

Питання. Чи були якісь заходи реагування вжиті щодо постачальників кимось, Міністерством інфраструктури, правоохоронними органами, які результати?

НАЙЄМ М. Звернення до НАБУ зареєстроване, кримінальне провадження розслідується і компанія-замовник вже звернулася до суду

щодо перших трьох станцій, які мали б пройти експлуатаційне випробування і не пройшли або пройшли неналежним чином. І зараз розглядається питання сплати судового збору, і вже йти в судовий процес.

ЯНЧЕНКО Г.І. Чудово.

Якщо треба наша допомога, чи тримати руку на пульсі по справі, маякніть, я думаю, що ми із задоволенням допоможемо.

Друге питання. Скільки у вас інспекторів, які перевіряють, приблизно?

НАЙЄМ М. 176.

ЯНЧЕНКО Г.І. Цього достатньо?

НАЙЄМ М. Ні.

ЯНЧЕНКО Г.І. Тоді третє питання. Чи думали ви про об'єднання зусиль із патрульними з Національної поліції? Як Національна поліція ставиться до такої ініціативи?

НАЙЄМ М. Ми не просто думали, наскільки я знаю, є політичне рішення двох міністрів щодо можливої передачі в майбутньому функції габаритно-вагового контролю на лінії саме патрульній поліції. Такий законопроект розробляється, я думаю, що це вже рішення буде народних депутатів. Але поки це вступить в силу, для цього потрібен рік-півтора, я думаю, за який час ми маємо все одно працювати і система буде працювати так як потрібно.

ЯНЧЕНКО Г.І. Нам варто як народним депутатам підняти питання щодо власне долі цієї ініціативи, якщо вже вона зареєстрована, питання, де вона загубилася, і чому вона лежить?

НАЙЄМ М. Наскільки я знаю, м'яч зараз на полі Міністерства внутрішніх справ.

ЯНЧЕНКО Г.І. Тоді підніmemo це питання в Міністерстві внутрішніх справ.

І третє питання. Ви говорили от останнє буквально, про проблеми з обміном інформації між ДСБТ, митницею, прикордонниками іншими органами. Чи можемо ми якось вам посприяти законодавчими ініціативами, чи це регулюється нарівні підзаконки чи якихось спільних наказів? Скажіть, чим вам допомогти?

НАЙЄМ М. Ну це регулюються... Чим допомогти? Дивіться, насправді я вам скажу, чим допомогти.

Якщо у вас є інформація щодо наших працівників, керівників територіальних органів і цю інформацію можете публічно озвучити, ви як народні депутати можете, не несучі за це ніякої відповідальності, тому що це є в медіа. Для нас це буде гарним сигналом, тому що ми не всю інформацію отримаємо. Інформація від народних депутатів, ми маємо на неї реагувати. Нам би це дуже допомогло в очищенні наших рядів. Це перше.

Друге. Що стосується у співробітництві з іншими органами державної влади. Знаючи реакцію центральних органів виконавчої влади на народних депутатів, вона не завжди позитивна, тому що так сталося, але, якщо у вас є теплі контакти з Міністерством внутрішніх справ, митницею, прикордонною службою, ми могли б разом сприяти обміну даними, це було б дуже круто.

Що ще нам потрібно? Уніформа ще потрібна і грошей немає на це.

ЯНЧЕНКО Г.І. Законодавчими чи підзаконними актами регулюється обмін?

НАЙЄМ М. Це спільні накази, протоколи, але, на жаль, дуже часто ці речі ну вони зупиняються на рівні там виконавців середньої ланки, або там... І тим більше, що є плинність кадрів, ви знаєте, що зараз змінився керівник митниці, нові люди, нові правила і так далі. Ми там говорили свого часу з Арсеном Борисовичем Аваковим, потім прийшов новий міністр. Нарешті ми вже владнали, все нормально. Я знаю дуже добре першого заступника, у нас з Богданом гарні стосунки, тобто там більш менш все нормально. Єдине, що є питання з митницею, треба дивитись. З Прикордонною службою, мені здається, ми підписали всі протоколи. Да, з Прикордонною службою ми підписали всі протоколи, і Головний сервісний центр теж.

У нас є питання, знаєте яке? Якщо вже хочете допомогти. У нас є питання того, що зараз WIM-станції не можуть накласти штраф на юридичних осіб, оскільки інформацію про юридичні особи нам має надати Міністерство фінансів, а вся інформація іде до МВС. Але щоб отримати навіть від МВС інформацію, нам потрібно дозвіл від Міністерства фінансів.

ГОЛОВУЮЧА. Чому дозвіл від Міністерства фінансів?

НАЙЄМ М. Це не Міністерство фінансів, а Податкова служба, яка підпорядковується Мінфіну. Але Мінфін сам не вирішує, це вирішує податкова служба, на жаль, там трішки є, не протидія, я думаю, що нерозуміння трішки. І тут, якщо можна було б допомогти, що ми можемо накладати штрафи на юридичні особи перевізників і вантажовідправників, це було б дуже круто.

ГОЛОВУЮЧА. Ми можемо, зокрема, готуючи рішення за результатами цього засідання, звернутися і до Міністерства фінансів, до Податкової служби...

НАЙЄМ М. Або до Податкової служби, да.

ГОЛОВУЮЧА. ...з відповідним проханням. Ми тоді з вами в робочому режимі відпрацюємо, правильне формулювання.

НАЙЄМ М. Ми будемо раді. Добре.

ГОЛОВУЮЧА. Колеги, чи є ще...? Так, будь ласка.

_____. У мене коротеньке питання щодо розробки законопроекту, колеги, щодо технічного контролю. На скільки я пам'ятаю, що...

НАЙЄМ М. ОТК, да, обов'язковий технічний контроль?

_____. Да, у 2022 році буде обов'язковим і Мінінфраструктури відповідальний за розробку. На якому етапі можливо?

НАЙЄМ М. Я б хотів, щоб... Тут, до речі, ви теж можете дуже допомогти. Дивіться, обов'язковий технічний контроль, взагалі сфера технічного контролю і сертифікації одна з найбільш, скажімо так, складних сфер роботи міністерства. Цю галузь контролюють три міністерства, Міністерство економіки у особі Національного агентства акредитації, Міністерство внутрішніх справ у особі Головного сервісного центру, і Міністерство інфраструктури. Тобто три міністерства регулюють одну функцію, що є неправильним, ми це розуміємо і це наслідки ви розумієте.

Ми зараз спілкуємося, зараз до нас звернулася Державна регуляторна служба щодо того, щоб цю функцію максимально дерегулювати. Я сподіваюся, що наступного тижня у нас буде зустріч з цього приводу. І я думаю, що було б правильно, якщо б і Комітет антикорупційний розглянув

питання щодо того, щоб дерегулювати цю сферу діяльності Міністерства інфраструктури, Міністерства економіки і Міністерства внутрішніх справ.

Тому що, з моєї точки зору, зараз навіть ті люди, які отримували гроші, ну скажімо так, неправомірні, вони вже непотрібні ринку. Ринок вже достатньо монополізований, з одного боку. З іншого боку, на ринку є достатня кількість великих якісних надавачів цих послуг, щоб ми просто відпустили ринок, щоб він почав вже жити своїм життям. Але, на жаль, зараз все ще є, спостерігаються наслідки того, що штучно утримувався ріст ринку, штучно намагалися зробити бар'єри для того, щоб виходили нові суб'єкти на ринок. І такі речі відбуваються у всіх трьох органах. Без співпраці цих трьох органів це неможливо.

Що ми, точно, будемо робити? Ми будемо максимально спрощувати цю процедуру. У нас є наші бачення, напрацювання, ми готові поділитися, можливо, не в відкритому режимі, тому що поки що воно не публічне. Але я сподіваюся, що найближчим часом ми і в цій царині також будемо вже показувати якісь результати.

Знову ж таки, якщо є якість прояви недоброчесних рішень, будь ласка, звертайтеся, ми готові співпрацювати.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую дуже.

Колеги, всі задали питання? Колеги, тоді пропозиція наступна.

Перше. Ми за результатами почутого і обговореного на наступне засідання підготуємо проект рішення.

Друге. Колеги, якщо є зацікавленість з боку Міністерства інфраструктури, а мені здається, вона є, за що я дуже вдячна, є пропозиція запровадити практику періодичного заслуховування міністерства щодо реалізації вашої антикорупційної програми і визначення того, де ми як народні депутати в рамках парламентського контролю можемо бути корисними в реалізації запланованого.

Нема заперечень, колеги?

Я так розумію, міністерство підтримує. *(Шум у залі)* Ви можете озвучити. У вас немає права голосувати, але право озвучити позицію дуже вітається.

Дякую дуже, колеги.

Колеги, чи правильно я розумію, що на цьому ми, в принципі, вичерпали той час, який планували сьогодні по регламенту працювати, так?

Тоді дякую дуже, колеги. Якщо час вичерпано, то на цьому засідання закрито. Дякую.

Дякую дуже, Мінінфраструктури.