

ВІСНИК АВТОМОБІЛІСТА

e-mail: rolekta@ukr.net; <http://taksi.at.ua>

Липень, 2010 р. № 9

АСОЦІАЦІЯ ЗМІНИЛА НАЗВУ, А ВОДНОЧАС І "СТАТУС"



Зміна назви Асоціації приватних таксистів назріла вже давно, у зв'язку з тим, що в Асоціацію захотіли вступити перевізники автомобільних транспортів міжміських і міських автобусних маршрутів а також перевізники грузових вантажів, та приватні фізичні особи, власники транспортних засобів. На сьогодні в Асоціацію входять багато перевізників, які займаються перевезеннями як міськими, так і міжміськими.

Одним із мотивів входження водіїв у Асоціацію, як розповів один з її членів, є надання серйозної правової допомоги, а також їхнє бажання брати активну участь у громадському житті, бути в певній мірі захищеними від впливів не завжди законної поведінки державних чиновників.

Ті водії, які співпрацюють з Асоціацією, пройшли певне навчання та отримали рекомендації щодо взаємовідносин водіїв з органами ДАІ, вже легше можуть захистити себе, позаяк поведуться більш толерантного, впевнено та правильно трактують пункти положень законів «Про автомобільний транспорт», «Правил дорожнього руху» та інших законів автомобільної галузі.

У великій мірі така поведінка водіїв перед інспекторами ДАІ імпує останнім і діалог між ними закінчується побажанням щасливої дороги водіям.

Позиція Асоціації відносно нових "Правил..."

Діючі "Правила дорожнього руху", які були введені в дію 1 січня 2002 року з подальшими доповненнями повністю відповідають нормам міжнародної Конвенції про дорожній рух.

Асоціація не погоджується з твердженнями державних чиновників, що державою ухвалено ряд змін до законодавчих актів, які стосуються "Правил...", тому є необхідність їх зміни. "Правила дорожнього руху" у великій мірі мають бути не змінними, постільки в Україні є багатомільйонна армія автовласників, які вивчали "Правила..." ще 20–40-х років тому. А часта зміна норм в "Правилах" суттєво вдарить по кишені "споживача українських законів".

"Правила..." мають вести до лібералізації, а не до "затягувань гайок" і до відповідальності як усіх учасників дорожнього руху, так і контролюючих органів.

Асоціація проти запровадження вимоги, що зобов'язує водія при зупинці інспектором ДАІ виходити до нього і залишати без нагляду свій автомобіль (власність).

Ми підтримуємо ідею їздити в день з включеним світлом ближніх фар в період з 1 листопада по 31 березня. Дана норма існує в Європейських країнах і досить позитивно впливає на безпеку руху.

Також підтримуємо позицію ДАІ щодо обмеження швидкості руху на заміських дорогах з роздільними проїжджими частинами з 110 км/год до 90 км/год. До прикладу в Німеччині, на їхніх автобусах, зовсім знято будь-яке обмеження щодо швидкості руху – і аварійність на їх дорогах найнижча в Європі.

Доброю є ініціатива: дозволити стоянку автомобілів на відстані 5 метрів до переходу (зараз 10 м), та 15 метрів до стоянок (зараз 30 м). В умовах великої насиченості в містах автотранспорту і обмеженими місцями для парковки ця норма є доречна.

Проте ми категорично про надання права інспекторам ДАІ визначити степінь сп'яніння чи визначення на втомленість водія, поскільки інспектори не мають відповідної освіти та кваліфікації. Існує ризик, що даїшники час від часу будуть зловживати таким правом.

Асоціація не погоджується з нормою заборони парковки автомобіля на тротуарах (зараз можна, якщо для пішоходів є прохід в 2 метри). А чому не можна паркуватись, скажімо перед міською і обласною Радами, коли там так багато місця пустує. Депутати там постійно паркують свої джипи і хто їх буде наказувати? Не підтримується нами та ідея, що власник автомобіля повинен знати попереднього власника. А може ще й потрібно бути екстрасенсом і знати куди і кого возив попередній власник? Звичайно, що це маразм!

Введення норми на заборону зупинки для таксі може суттєво вдарити по простим громадянам, їхньому комфорту і праву на поїздки. Адже вони такі самі пасажирі як і в транспорті загального користування.

Підтримуємо ідею "аварійної сигналізації", коли мажори їдуть в кабаки, а свої автівки залишають будь-де з включеною аварійкою.

Всі свої пропозиції Асоціація направила до Держкомпідприємництва та Кабінету Міністрів України.

ОБЛАСНА І МІСЬКА ВЛАДА ІГНОРУЮТЬ ГРОМАДСЬКІСТЬ



Складається враження, що, як міські керманичі, так і обласні, зовсім не знають, а може просто ігнорують Закон України про звернення громадян.

Закінчився червень, а Асоціація досі не отримала відповіді від керівництва ОДА та обласної ради на свої звернення:

♦ 02.04.2010 р. за № 28 Асоціація надала голові ОДА М. Вишиванюку та голові обласної ради І. Олійнику свої пропозиції розв'язку сполучень між адміністративними центрами.

♦ 30 березня Асоціація направила листа голові ОДА про обов'язкову присутність представників громадської організації на різних профільних нарадах, засіданнях, тощо.

♦ 30 квітня (лист № 33) Асоціація звернулася до голови ОДА М. Вишиванюка з проханням мати квоту (одне місце) в конкурсному комітеті з перевезення пасажирів.

Ще гірша ситуація по роботі із зверненнями у міській раді: в засобах масової інформації міський голова В. Анушкевичус постійно висловлюється, про відсутність пропозицій та звернень. На сьогоднішній день в мера знаходяться 6 (прострочені відповіді) листів, в яких ми надаємо рекомендації щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, ремонту доріг, тощо.

Чому таке ставлення до громадськості зі сторони влади? Просте ігнорування, чи невміння організувати роботу апарату?

P.S. Обласна асоціація дає владі чітко зрозуміти, що не стоятиме осторонь громадсько-суспільного життя області.



Ще раніше ми направляли листи обласній владі про роль саме громадських об'єднань в житті держави. Саме цей номер "Вісника Автомобіліста" у значній мірі присвячений взаємовідносинам між державною владою і громадськими організаціями. Ми критично висловились про те, що міська і обласна ради ігнорують наші звернення, не надають вчасно відповіді.

14 липня ми отримали листа від ОДА (наш лист був адресований на ім'я М. Вишиванюка від 02.06.2010 р. за №37). Перший заступник начальника головного управління промисловості та розвитку інфраструктури Павло Аврамченко повідомив голову асоціації Романа Харука про те, що кілька наших листів розглянуто, а п. Харука включено в робочу групу "Технологічна та інфраструктурна модернізація економіки", головою якої є перший заступник голови ОДА Василь Плавюк.

Наразі засадничі засади такої робочої групи нам ще не відомі. Також в ОДА залишається ще не розглянутий лист асоціації за №28 від 02.04.2010 р. Хоча це вже щось.

Найбільшу тривогу у нас викликає мовчання міського голови Віктора Анушкевичуса. Всі листи направлені йому як Асоціацією, так і громадськістю Пасічної (за ініціативи голови Асоціації Романа Харука) з початку 2010 року залишаються без реагування та відповіді. Тепер вже точно будемо знати кого не потрібно вибирати до влади.

ШТРАФИ збільшуються НА ТРЕТИНУ

В дохідній частині загального фонду державного бюджету – 2010 року обсяг "штрафних" надходжень за порушення ПДР заплановано і затверджено (депутатами ВР і Президентом) на 40 % більше в порівнянні з попереднім роком.

В м. Івано-Франківську плановий показник міського бюджету (від штрафів за ПДР) затверджено в розмірі **2,15 млн. гривень**. Це 50 %, які надходять від штрафних санкцій до місцевого бюджету, і тому вказану цифру необхідно помножити на 2, отримаємо **4,3 млн. гривень**. Саме таку суму мають сплатити – (знято, здерто, витягнуто з кишень) автовласники м. Івано-

Франківська в 2010 році. Якщо суму в розмірі **4,3 млн. гривень** розділити на 12 місяців та 30 днів, то отримаємо **11944 гривень** – таку суму кожний день інспектори ДАІ мають заробити для міста від ППДР водіями.

Тепер уявімо, що Ви їдете своїм автомобілем по вул. Пасічна. Прямо їхати просто не можливо через численні ями на проїзній частині, правда, вже якось відремонтованій. Ви, маневруючи виїжджаєте на зустрічну полосу, узбіччя чи ледь помітний тротуар... а тут інспектор ДАІ. Виникає запитання чи доречно ремонтувати дороги? Адже якщо вони будуть ідеальними, то місто не виконає бюджет.

Ось такі парадокси нашого життя.

Рубрику веде юрист обласної Асоціації приватних таксистів **Микола ВІТЕНКО**

► Драконівські методи влади

За останній місяць влада підготувала чимало законодавчих "сюрпризів" для перевізників, але давайте все по порядку.

Хіба приватний перевізник небезпечніший за п'яного водія?

5 липня на офіційному сайті Мінтрансв'язку було опубліковане повідомлення про оприлюднення Проекту Закону України "Про внесення змін до деяких законів України щодо упорядкування питання оскарження та виконання рішень органів державного нагляду (контролю)". Як йшлося в цьому повідомленні, законопроект розроблено Головною державною інспекцією на автомобільному транспорті з метою "вдосконалення організації міжнародних перевезень у сфері автомобільного транспорту та приведення Закону України "Про автомобільний транспорт" у відповідність до вимог європейського законодавства та законодавства України". Так в Законі України "Про автомобільний транспорт" поняття "автомобільний перевізник" планується замінити словами "суб'єкт господарювання".

Але найцікавішим в цьому законопроекті є таке: перевезення пасажирів та (або) вантажів без документів або з документами, оформленими не належним чином, відмову у пред'явленні посадовим особам, уповноваженим здійснювати державний контроль (нагляд) у сфері автомобільного транспорту, документів, перелік яких визначений статтями 39 та 48 Закону України "Про автомобільний транспорт", або перешкоджання таким посадовим особам у проведенні державного контролю (нагляду) у сфері автомобільного транспорту – штраф у розмірі **п'ятиста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян**; тобто **8 500 грн.**!

На даний момент розмір штрафу складає **30 неоподатковуваних мінімумів (510 грн.)**.

А також неможна залишити поза увагою пункт, в якому йдеться про таке: експлуатацію легкового автомобіля, що повністю або частково відповідає вимогам до автомобіля таксі, та (або) надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку без оформлення документів, перелік яких визначений статтею 39 цього Закону, –

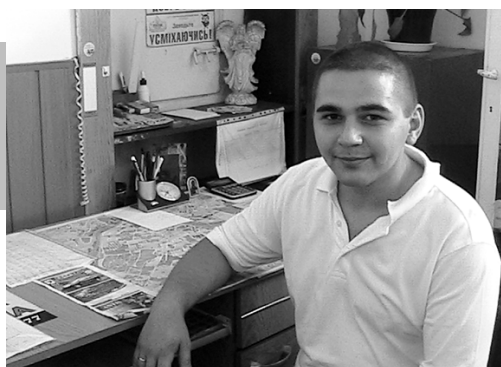
штраф у розмірі **п'ятиста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян**.

Отож, замість того, щоб удосконалювати механізми регулювання та контролю діяльності перевізників Мінтранс при повному ігноруванні відповідальності приватних осіб, які займаються незаконною господарською діяльністю у перевезеннях, пропонує багатократне підвищення штрафних санкцій, направлених саме на зареєстрованих господарюючих суб'єктів-перевізників, причому, стосовно порушень оформлення деяких документів (а головне тих, що оформлюються саме Головаті та її територіальними управліннями). Там же – запровадження таких же драконівських санкцій за навіть незначні порушення у оформленні інших підконтрольних ГАТІ довідок. Причому, все це – незважаючи на те, що головні ознаки, які підтверджують надання послуг конкретним автомобілем від імені конкретного ліцензіата та законність надання послуг за готівкову оплату кожним автомобілем таксі чи на замовлення так і залишаються поза формальною компетенцією ГАТІ.

На кого ж і за що прагнуть в ГАТІ накладати покарання, які у три-чотири рази більші ніж штрафи за управління транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння? 8500 грн – на підприємця-самозайнятого перевізника, який сплачує податки, але прострочив на один день квартальне технічне обслуговування власного авто, яке просто не встигло назбирати на наступне Т.О. чималу суму? На такого ж підприємця, який переоформивши технічний паспорт авто, забув замінити ГАТІ-шну ліцензійну картку? На того, хто маючи медичну довідку, у якій вказаний термін придатності 2 роки, не звернув уваги на те що стосовно таксі йому зарахують тільки перший рік?

То це той "європейський" досвід, який має простимулювати перевізників до цивілізованого надання послуг?

На нашу думку, таке нововведення спричинить ріст корупції в процесі перевірок на лінії ітіснення легального перевізника.



Доплата до Пенсійного фонду для платників єдиного податку

Верховна Рада України 8 липня 2010 року піднесла подарунок усім підприємцям. А саме, був прийнятий без особливого обговорення законопроект **№ 6673 "Про внесення змін до законів України "Про Державний бюджет на 2010 рік" і "Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування"**, поданий Прем'єр-міністром М. Азаровим 7 липня. А в ньому для підприємців платників єдиного податку – знову все та ж, вже двічі відвойована, доплата до Пенсійного фонду. Зараз він готується для передачі на підпис Президенту України. Закон набуде чинності з дня його публікації.

Ні у пояснюючій записці, ні у заключенні Головного науково-експертного управління жодного слова не сказано про зміни, що стосуються "Пенсійного закону". А ці зміни б'ють по кишені безпосередньо підприємців, що сплачують єдиний і фіксований податок. Тепер не постановою КМУ, а законом передбачений обов'язок підприємців (платників єдиного або фіксованого податку) здійснювати доплату до Пенсійного фонду.

Зазначено, що вони "на період дії законодавчих актів з питань особливого способу оподаткування сплачують страхові внески в порядку, визначеному цим Законом".

Сума страхового внеску встановлюється вказаними особами самостійно для себе і членів їх сімей, які беруть участь в здійсненні такими особами підприємницької діяльності і не перебувають з ними в трудових стосунках. При цьому сума страхового внеску з урахуванням

частини фіксованого або єдиного податку, яка перерахована до Пенсійного фонду України, повинна складати не менш мінімального розміру страхового внеску на кожну особу і не більше за розмір страхового внеску, обчисленого від максимальної величини фактичних витрат на оплату праці найманих працівників... доходу (прибутку) оподаткування, загального доходу оподаткування, з якою сплачуються страхові внески".

Тепер усі підприємці-спрошенці зобов'язані будуть доплачувати до мінімального страхового внеску. Звертаємо увагу на те, що ця норма повинна діяти до кінця 2010 року, оскільки на цьому ж засіданні Верховної Ради ухвалений Закон про єдиний соціальний внесок, який набуде чинності з 1 січня 2011 року.

Наголосимо, що ніде в світі соціальні платежі не накладаються на самозайнятих осіб!

Невже так лицемірно можна ставитися до своїх же громадян! Однією владною рукою відправляти документ на доопрацювання, у той час як інша рука поступово реалізує розпочату справу!

Проект ліцензування направлений на доопрацювання

Крім того, Департамент регуляторної політики Держкомпідприємництва готує проект доповнень і змін до Законів "Про автомобільний транспорт", але під тиском організацій перевізників по цілій Україні Департамент регуляторної політики вирішив перечекати до вересня та доопрацювати цей проект Закону України "Про внесення змін до деяких законів України щодо удосконалення системи управління транспортним процесом у зв'язку з підготовкою та проведенням в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу".

На фоні цих усіх нововведень і можливих нововведень в найближчому майбутньому смішно звучить стаття 5 Закону України "Про автомобільний транспорт":

Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Департамент ДАІ визнає свої помилки



Начальник Департаменту ДАІ МВС України **В. М. Лозовий** в порядку розгляду звернення до народного депутата України Р. Ткача надав відповідь Асоціації.

Зокрема, керівник Департаменту повідомляє, що як свідчить практика роз-

гляду адміністративних справ, з боку окремих працівників ДАІ мають місце порушення вимог нормативно-правових актів в частині заповнення протоколів. З цього приводу на місця (обласні структури) направлена відповідна службова телеграма, якою зобов'язано керівників регіональних підрозділів ДАІ організувати проведення додаткових занять з особовим складом.

У разі незгоди з винесеною постановою по справі про адміністративне правопорушення В. Лозовий пропонує оскаржувати її в порядку ст. 288 КУпАП.

Також В. Лозовий зазначає, що відповідальність посадових осіб, в тому числі Державтоінспекції у залежності від вчинених протиправних дій передбачена дисциплінарним статутом органів внутрішніх справ, Кримінальним Кодексом України, КУпАП тощо.

Укравтодор просить водіїв телефонувати стосовно неналежного стану доріг

Укравтодор просить водіїв телефонувати до Аналітичного центру Укравтодору ((044) 287-11-40 (044) 287-11-40, 287-42-18) і залишати відгуки стосовно ямкового ремонту на дорогах певної області або її конкретного району. Звертаємо увагу водіїв на те, що Укравтодор є балансоутримувачем та замовником робіт на автомобільних дорогах загального користування загальною протяжні-

стю майже 170 тисяч кілометрів і несе відповідальність за стан доріг поза межами населених пунктів.

Нагадаємо, що ліквідація ямковості – це перший етап ремонту покриття доріг після зимового періоду.

Другим етапом стане відновлення зруйнованих ділянок автомобільних доріг, які неможливо відремонтувати ямковим ремонтом.

Близькі родичі теж свідки

Доволі часо трапляються ситуації, що співробітник ДАІ зупиняє водія за те, що він нібито порушив Правила дорожнього руху, в той час, коли він впевнений, що не порушував. Хто може підтвердити правоту водія? Постає питання чи мають право особи, що знаходяться в автомобілі, у тому числі і близькі родичі водія, виступати як свідки? Поширеною помилкою серед водіїв (особливо підтримуваною працівниками ДАІ) є те, що "зацікавлені" особи не можуть бути свідками. Чи дісно це так?

Відповідно до статті 251 Кодексу України про адміністративні правопорушення одним з доказів, при розгляді справ про адмінправонарушення, пов'язаних з безпекою руху, є пояснення свідків такого порушення. При цьому відповідно до положень статті 272, як свідок у справі про адміністративне правопорушення може бути викликана будь-яка особа, про яку є дані, що йому відомі які-небудь обставини, що підлягають встановленню у даній справі. Ця людина зобов'язана з'явитися за викликом органу (посадової особи), у виробництві якого знаходиться справа, дати правдиві пояснення, повідомити все, що відоме йому у справі, і відповісти на поставлені запитання.

Звідси випливає, що жодних обмежень для залучення особи як свідка (зокрема близького родича особи, яка притягується до адміністративної відповідальності) закон не містить. І тільки основна вимога,

щоб ця особа мала інформацію про обставини правопорушення. Його свідчення є доказами у справі. Аргументи інспектора про неможливість, наприклад, батька або дружини бути свідком протирічать закону. Може бути що орган, який розглядатиме справу (суд або посадова особа ДАІ) критично сприйме свідчення потенційно "зацікавленого" у виправданні свідка, що притягається до відповідальності, проте в сукупності з іншими доказами (або їх відсутністю) вони можуть стати підставою для виводу про відсутність складу правопорушення.

Якщо на місці порушення ПДР свідків знайти не вдалося, не обов'язково, що їх не було зовсім. Їх можна знайти через оголошення.

Обов'язково перевірте, щоб в протоколі співробітники ДАІ не вказали "потрібних" їм свідків. Якщо свідки відсутні – вписуйте самі у відповідній графі протоколу "Свідки чи потерпілі" "свідків немає" або ставте прочерки. Якщо ж співробітник ДАІ не дозволить вам внести такі "уточнення", обов'язково в розділі протоколу "Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення" впишіть про відсутність свідків.

Якщо у Вас є сумніви в незацікавленості свідка, вказаного в протоколі співробітником ДАІ, обов'язково заявіть про це при розгляді справи в суді, наполягайте на виклику такого свідка для дачі ним свідчень (як правило, "ліві" свідки до суду не ходять).

В цьому випадку Вашу позицію однозначно підсилять свідки вашої невинності.

ЯК ПРОЙТИ КОНКУРС НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ І ЧОМУ НОВА ВЛАДА ІГНОРУЄ АСОЦІАЦІЮ?

З приходом до керівництва області Михайла Вишиванюка і його команди, Асоціація надала новій владі ряд конкретних пропозицій, що стосуються доріг і автомобільної галузі в цілому.

Асоціація звернула увагу М. Вишиванюка на той факт, що ми, як дієва організація, (яка має свій друкований орган "Вісник Автомобіліста", сайт (taksi.at.ua.), постійно представлені у інших ЗМІ своєю активною позицією) маємо право бути представленими на засіданнях у різних профільних нарадах, а також мати представництво в раді розвитку регіону.

У К Р А Ї Н А ГРОМАДСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ «Івано-Франківська обласна асоціація перевізників»

76008 м. Івано-Франківськ, вул. Юліана Целевича, 34, а/с 51, тел/факс 500-700
Свідоцтво Серія А00 №838937 ідент. код 34844710, www.taksi.at.ua

№ 33
від 30 квітня 2010 р.

Голові облдержадміністрації
М. Вишиванюку

Громадське об'єднання «Івано-Франківська обласна асоціація перевізників» (раніше «Івано-Франківська обласна асоціація приватних таксистів») створена і активно діє з лютого 2007 р.

Головною метою Асоціації є: сприяння діяльності перевізників, координація їх діяльності у галузі перевезення пасажирів та вантажу, захист їх інтересів.

Професійність у роботі Асоціації засвідчує випуск газети «Вісник Автомобіліста», інтернет-сайт та чисельні ділові пропозиції, як органам влади так і різним інституціям, що мають відношення до діяльності перевізників.

Навіть за час Вашого призначення на посаду голови ОДА, Асоціація направила ряд своїх пропозицій, щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, покращення умов роботи перевізників, інше.

Асоціація велику увагу приділяє взаємовідносинам з органами влади та вважає, що саме громадські організації відіграють значну роль в забезпеченні безпеки дорожнього руху. Певна річ, якщо вони є дієвими та прийнятні до співпраці з органами влади.

Яскравим прикладом діяльності громадських організацій є Німеччина. В системі забезпечення проведення заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху відіграє Рада з безпеки дорожнього руху та Служба безпеки дорожнього руху – старе об'єднання Німеччини, яке створене за ініціативи громадян та об'єднань. Як результат діяльності таких організацій – найменший рівень дорожньо-транспортних пригод по Європі, а то й світу. Таке досягнення має місце тому, що органи виконавчої влади Німеччини та усіх європейських країн приділяють значну увагу співпраці з громадськими організаціями.

На превеликий жаль, такого розуміння ми не маємо зі сторони нашої влади в т.ч. місцевої.

26.04.2010 р. Вами підписано Розпорядження № 222 «Про внесення змін до Розпорядження № 416 від 14.07.2009 р.».

Зміни до Розпорядження було підписано за три дні до проведення конкурсу (29.04.2010 р.), тобто місяць після того як конкурс було оголошено в ЗМІ відповідно до чинного Законодавства. За таких обставин конкурс, який проводився 29.04.2010 р. мав би проводитись конкурсним комітетом, який затверджено Розпорядженням № 416 від 14.07.2009 р., що відповідає постанові КМ від 18.02.1997 р. (зі змінами) та від 03.12.2008 р. № 1081 (зі змінами).

Саме, у відповідності до вищезазначених Постанов Кабінету Міністрів та розпорядження ОДА №416 і був оголошений конкурс на 29.04.2010 р.

Окрім того, вважаємо, що відповідно до чинного Законодавства до складу конкурсної комісії мають бути включені представники активних дієвих, а не формальних громадських організацій, діяльність яких пов'язана з автомобільним транспортом.

Громадське об'єднання обласної асоціації перевізників включає в себе як вантажних, так і пасажирських перевізників області, а також спілки асоціації користувачів автомобільних послуг (пасажирів).

Тому вважаємо, за необхідне мати квоту (одне місце) в складі конкурсної комісії, постільки питання порядку організації пасажирських перевезень, діяльності транспортних перевізників є основним завданням нашої громадської організації.

З повагою

Голова Івано-Франківської обласної асоціації перевізників

Р. Харук

02 квітня 2010 р. на ім'я голови облдержадміністрації М. Вишиванюка і голови облради І. Олійника Асоціація направила листа з певними пропозиціями щодо розвитку програми автомобільних сполучень між адміністративними центрами області (між селами, СМТ, містами), але відповіді не одержала.

02 червня ми повторно звернулись до голови ОДА (лист в оригіналі подаємо нижче), де акцентували увагу саме на ігнорування владою громадської організації. Вже минуло перша декада липня, – та наше повторне звернення залишилось також без відповіді. Представники Асоціації змушені записатись на особистий прийом до Михайла Васильовича. Думаємо, що комусь таки перепаде "на горіхи", що хтось із чиновників буде на нас ображатись, що не прийшли до них в кабінет, не внесли своїх пропозицій. Але виникає риторичне запитання - до кого потрібно прийти, хто ж це вперто не реагує на звернення громадської організації?

Правда, одну відповідь на нашого листа ми отримали (лист на ім'я голови ОДА стосувався представництва нашої Асоціації в обласному комітеті з проведення конкурсів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міжміських та приміських маршрутах загального користування). Але чомусь за три дні до проведення чергового засідання було затверджено новий склад обласного комітету, причому представника Асоціації, (а саме його голову Романа Харука) не було включено в новий склад комітету. Мало того, жоден з чиновників навіть не додумався повідомити п. Р. Харука про зміну складу комітету, не дивлячись на те, що оголошення про проведення конкурсу друкується в газеті "Галичина" за місяць до його проведення. Логічно, що голова Асоціації готувався до засідання комітету і прибув на нього... але там йому повідомили, що в новому складі його прізвище не значиться.

Нижче наводимо переписку з ОДА в оригіналі.

У К Р А Ї Н А ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ «Івано-Франківська обласна асоціація перевізників»

76008 м. Івано-Франківськ, вул. Юліана Целевича, 34, а/с 51, тел/факс 500-700
Свідоцтво Серія А00 №838937 ідент. код 34844710, www.taksi.at.ua

№ 37
від 02 червня 2010 р.

Голові облдержадміністрації
Вишиванюку М.В.

Шановний Михайле Васильовичу!

Громадська організація Івано-Франківська обласна організація приватних перевізників змушена повторно звернутися до Вас, постільки всі попередні звернення залишаються чомусь без реакції обласного керівництва.

02.04.2010 р. (лист за № 28) Асоціація надала Вам та голові обласної ради І. Олійнику свої пропозиції розвитку сполучень між адміністративними центрами.

30 березня Асоціація (лист за №27) направила листа голові ОДА про обов'язкову присутність представників нашої громадської організації на різних профільних нарадах, засіданнях, тощо.

30 квітня (лист №33) Асоціація звернулася до голови ОДА з проханням мати квоту (одне місце) в конкурсному комітеті з перевезення пасажирів.

До ГО «Івано-Франківська обласна асоціація приватних перевізників» входять, як юридичні, так і фізичні (СПД) перевізники різних сфер (таксі, громадський транспорт, вантажні перевізники), а також приватні автовласники транспортних засобів.

За час створення Асоціації, (раніше «Івано-Франківська обласна асоціація приватних таксистів») ми значно розширили свою громадську діяльність та набули великого досвіду громадської і професійної роботи. Асоціація має свій сайт (taksi.at.ua), газету «Вісник Автомобіліста» (накл. 5000 примірників).

Слід зазначити, що всі європейські країни не тільки співпрацюють з профільними громадськими організаціями, а й навіть фінансують їх, - і постійно залучають активні дієві організації до законотворчої діяльності (для забезпечення інтересів держави та громадян).

Переконаний, для молоді держави потрібні небайдужі, творчі, активні громадські організації, що перебувають на позиції професіоналізму, а не кар'єризму. Владі необхідно залучати народних контролерів (саме від громадських організацій). Це свідчитиме про відкритість влади перед суспільством.

Прошу розглянути наше звернення у відповідності до чинного законодавства України і надати відповідь для інформування членів Асоціації.

З повагою

Голова ГО «Івано-Франківської обласної асоціації перевізників»

Р. Харук

Обласна Асоціація приватних перевізників вирішила надати консультацію для тих, хто буде подавати заяви на проведення конкурсу, та поділитись своїми зауваженнями, щоб у конкурсантах не було казусів.

Відповідно до порядку організації та проведення конкурсів до складу комітету входять представники органів виконавчої влади, Головавтоотрансінспекції, ДАІ, робочого органу та громадських

організацій, діяльність яких пов'язана з автомобільним транспортом. Виходячи із нинішнього складу, щонайменше 6 представників організації зовсім не відповідають вищезазначеним вимогам і ще принаймні 2-3 представники тільки за словосполученням належать до автотранспортної діяльності, але самої діяльності в цій галузі зовсім не проводять.

Закінчення на 4-й стор. ➡

Закінчення. Початок на 3-ій стор.

Це до відома конкурсантів.

А зараз по суті:

До початку конкурсу робочий орган друкує в газеті "Галичина", не пізніше ніж за 30 календарних днів відповідну інформацію про проведення конкурсу. Адже під час приймання документів робочий орган повинен створити умови для одержання перевізником-претендентом детальної інформації про характеристики об'єкта конкурсу.

Для участі у конкурсі автомобільний перевізник подає до робочого органу на кожний об'єкт конкурсу окремо заяву за визначеною формою.

Всі документи для участі у конкурсі подаються перевізником-претендентом у закритому конверті (пакеті), на якому зазначається його назва, адреса і найменування об'єкта конкурсу, з поміткою "Заява на участь у конкурсі". Такий конверт реєструється робочим органом у відповідному журналі та відкривається наступного дня після закінчення кінцевого строку їх прийняття. Такий термін зазначається в газеті, яка публікує оголошення. Достовірність інформації викладеної у заяві та документах, перевіряється організатором або робочим органом не

пізніше ніж за два дні до дати проведення конкурсу, після чого їх реєструють в журналі обліку. Проте, документи, подані несвоєчасно, не реєструються і повертаються автомобільному перевізникові з повідомленням про спосіб повернення коштів, внесених за участь в конкурсі.

Під час проведення конкурсу конкурсний комітет розглядає пропозиції перевізників-претендентів виключно за такими показниками:

- наявність достатньої кількості автобусів, які відповідають умовам конкурсу – за класом та пасажиромісткістю;
- наявність та характеристика резерву автобусу для заміни рухомого складу вразі виходу техніки з ладу;
- наявність транспортних засобів призначених для перевезення осіб з особливими потребами;
- наявність свідоцтва відповідності автобуса параметрам комфортності;
- строк експлуатації автобусів;
- наявність сертифіката відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам;
- наявність та характеристика виробничої бази;
- умови підтримання належного технічного та санітарного стану рухомого складу;

– умови щоденного контролю технічного стану транспортних засобів;

– умови проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв;

– умови виконання регламентних робіт з технічного стану транспортних засобів;

– досвід роботи перевізника-претендента;

– наявність на тяжкість порушень безпеки дорожнього руху, транспортного законодавства, ліцензійних умов;

– якість роботи автомобільного перевізника на цьому маршруті;

– запропонований рівень тарифів або вартості послуг;

– інвестиційний розвиток суб'єкта господарювання та соціальний ефект від його діяльності.

Саме за цими показниками нараховують бали.

Перелічені вище конкурсні пропозиції оголошують в присутності всіх перевізників-претендентів, які беруть участь у конкурсі. Претендентам надається право на обґрунтування запропонованих ними конкурсних пропозицій. Але під час проведення конкурсу, додаткові пропозиції від перевізників-претендентів уже не приймаються.

У разі відсутності керівника перевізника-претендента на конкурс його інтереси може представляти особа, яка має довіреність, видану перевізником-претендентом.

Сумарна кількість балів, одержаних кожним перевізником-претендентом згідно з Бальною системою оцінки пропозицій перевізників-претендентів є підставою для визначення переможця конкурсу. Отже, переможцем конкурсу стає перевізник-претендент, який за результатами розгляду набрав найбільшу кількість балів відповідно до вказаної вище Бальної системи. На випадок, якщо в конкурсі брав участь тільки один перевізник-претендент, то його може бути визнано переможцем конкурсу, при умові, що він набере 50 і більше балів згідно з Бальною системою оцінки пропозицій перевізників-претендентів.

Під час проведення засідання конкурсного комітету здійснюється технічний аудіозапис.

Витяги з протоколу засідання конкурсного комітету подаються на підставі тимчасової заяви перевізника-претендента організатором протягом 30 днів з дня її надходження.

Рекомендації щодо обходу "підводних каменів" у наступному номері.

Керівництво української Державтоінспекції офіційно заявило – водії мають повне право знімати на відео процес їх зупинки автоінспектором за порушення ПДР і складання ним адмінпротокола.

Керівництво ДАІ підтвердило право водіїв знімати на камеру їхніх працівників

"Коли деякі водії знімають інспектора ДАІ на фото або телефон я не бачу підстав, що це здійснюється незаконно", – заявив на недавній прес-конференції заступник начальника Департаменту ДАІ МВС України Володимир Резніков. За його словами, законних підстав припинити зйомку у ДАІ немає, за винятком випадків затримання злочинця або якщо своїми діями водій заважає інспекторові виконувати службові обов'язки. Наприклад, водій своєю камерою заважає даїшникові нормально розглянути або заповнити документи і т. д.

Більш того, за словами Володимира Резнікова, подібного роду візуальна інформація час від часу з'являється в мережі інтернет, аналізується керівництвом ДАІ і певною мірою допомагає усувати недоліки в роботі інспекторів дорожньо-патрульної служби.

Підтвердив правомірність використання водіями відеозйомки і присутній на прес-конференції відомий правозахисник Едуард Багіров. Він заявив, що водій має повне право вести зйомку зсередини свого автомобіля. Більш того, якщо він вважає, що дії працівника ДАІ носять протизаконний характер, він обов'язково повинен про це написати у відповідній графі складеного адмінпротоколу, а також скласти відповідну заяву до суду.

Заступник начальника ДАІ також повідомив, що з початку цього року за отримання хабарів від водіїв до дисциплінарної відповідальності притягнуто 17 співробітників ДАІ. У свою чергу з боку ДАІ було зафіксовано 1432 факти спроб дачі хабарів посадовій особі, щоб уникнути відповідальності за порушення ПДР.

Державтоінспекція не надсилатиме водіям письмові повідомлення про порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані технічними приладами

У Департаменті ДАІ МВС України відбулася прес-конференція для представників засобів масової інформації, на якій було обговорено порядок та правові підстави застосування працівниками Державтоінспекції технічних засобів фото- та відео фіксації порушень Правил дорожнього руху, а також засобів для встановлення стану алкогольного сп'яніння водіїв.

Як повідомив заступник начальника Департаменту ДАІ МВС України Володимир Резніков, наказом МВС України визначено, що підрозділами Державтоінспекції для нагляду за дорожнім рухом використовуються такі спеціальні технічні засоби вимірювання швидкості руху: "Беркут", "Сокіл", "Іскра-1", "Радіс", "Рапіра", "Визир", а також засоби, які працюють в автоматичному режимі і мають функції фото- та відеозйомки. Це радіолокаційні вимірювачі швидкості "Визир-03", "Арена" та лазерний вимірювач швидкості "ТруСАР". Всі ці засоби пройшли відповідні узгоджувальні та дозвільні процедури і допущені для використання на території України. Окрім того, всі автоматичні прилади сконструйовані таким чином, що несанкціоноване втручання в їх роботу неможливе. Однак, обов'язковою умо-

вою у разі фіксації порушень Правил дорожнього руху, як і раніше, залишається зупинка інспектором ДАІ транспортного засобу з подальшим складанням адміністративного протоколу.

Володимир Резніков також розповів, що на сьогодні спільним наказом Міністерства внутрішніх справ та Міністерства охорони здоров'я України затверджено Інструкцію про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння. Вказаним документом регламентовано процедуру проходження огляду на стан сп'яніння та встановлено показник концентрації алкоголю в крові на рівні 0,2 проміле, що в цілому відповідає європейській практиці.

Огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких у співробітників Державтоінспекції МВС є підстави вважати, що вони перебувають у такому стані.

Огляд на стан сп'яніння за допомогою спеціальних технічних засобів (дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом та які мають свідоцтво про державну реєстрацію та свідоцтво про повірку) проводиться працівником ДАІ у присутності двох свідків. Результати огляду зазначаються у протоколі про адміністративне правопорушення.

ТАЛОНИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ В МАКУЛАТУРУ

Зміни в роботі Державтоінспекції: скасують талони попередження водіїв

Новопризначений начальник департаменту ДАІ МВС України Валерій Лозовий повідомив, що має намір вивести з ужитку "штрафні" талони, оскільки вони втратили юридичну силу. Про це він повідомив на прес-конференції. Оскільки

працівники ДАІ складають протоколи, а рішення щодо вини водія приймає суд, то талони попередження водіїв виявились анахронізмом. ДАІ готує документи для того, щоб відповідне рішення було прийняте до кінця цього року.

Посміхніться!

☺ Автомобіліст:

– Вчора купив собі новий антирадар.

– І що?

– А він за триста метрів до даїшника починає канючити: діставай гроші, діставай гроші.

– Що вам не слід говорити, якщо ви за кермом, а пасажир в салоні дуже нервовий.

– Знову гальмо збоїть.

– Дивно, кермо кручу в один бік, а машина завертає в іншу.

– Не треба було стільки горілки пити за сніданком.

– Я одного мільйонера зараз збив чи обох?

– О! Знову машини стали роздвоюватися!

– Так красиво по сторонах, що навіть вперед дивитися не хочеться.

– Потримай кермо, поки я посплю.

– Знову глючить!

– Чуєш музику?

– Ні?!

– Як ні???

– Чому дерева ростуть посеред шосе?

– Ну що, політаємо?

Якщо ж ви все-таки сказали що-небудь екстремальне, то не дивуйтеся, коли вам у волосся вчепляться 5 пар пальців, а в машині підніметься дикий завивання.



☺ Дзвінок в автомайстерню:

– Пришліть, будь ласка, механіка. Машина не заводиться.

– А що таке?

– Вода в карбюратор потрапила.

– Добре, а де машина знаходиться?

– Метрів п'ять від берега.

Мої добрі, ласкаві помічники на дорозі – це співробітники ДАІ. Милі, прості, всіміхнені обличчя. Як же приємно ба-

чити вас!... Після поїздки до цієї гробованої податкової інспекції...

☺ – Скільки тобі потрібно, щоб навчитися вести машину?

– Ну, сім-вісім.

– Місяців?

– Ні, автомобілів.

☺ Брелок для ключів – це така маленька штука, яка дозволяє гукати всі ключі одночасно.

☺ З протоколу: "Перебігав вулицю на червоне світло і був збитий зустрічним пішоходом."

☺ Інспектор ДАІ не зміг дивитися формулу – 1. Від такого перевищення швидкості його від скупості скопив інфаркт.

