

Список використаних джерел

1. Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення : Закон України від 19.10.2017 № 2168-VIII // Відомості Верховної Ради. 2018. № 5. ст. 31.
2. Про підвищення доступності та якості медичного обслуговування у сільській місцевості : Закон України від 14 листопада 2017 р. // Відомості Верховної Ради. 2018. № 5. ст. 32.
3. Антикорупційна програма Міністерства охорони здоров'я України на 2017 р. : Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 14 вересня 2017 р. № 1086. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1086282-17>.
4. Корупція в медичній сфері: викоринити, запобігти, перемогти URL: <https://www.apteka.ua/article/442446>.

Воронюк Наталія Петрівна,

аспірантка кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ

ВИКЛЮЧЕННЯ КОРУПЦІЙНИХ ФАКТОРІВ У ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕВІЗНИКІВ ПАСАЖИРІВ НА АВТОБУСНИХ МАРШРУТАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ ЯК НЕОБХІДНА СКЛАДОВА ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ТЕРИТОРІЇ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ

На даний час в усьому світі спостерігається постійне збільшення кількості транспортних засобів, що відповідно призводить до збільшення кількості ДТП, що в свою чергу призводить до збільшення випадків смертності на дорогах. Ситуація з дорожньо-транспортними пригодами в Україні не відрізняється від загально-світової тенденції. В зв'язку з цим питання підвищення безпеки дорожнього руху має розглядатися в державі як першочергове, яке потребує негайного вирішення.

Безпека дорожнього руху є структурним явищем, яке складається із різних факторів: безпечна вулично-дорожня мережа, безпечна поведінка учасників дорожнього руху, безпечні транспортні засоби тощо.

Безпека громадського транспорту, як одна із складових безпеки транспортних засобів має велике значення не лише для держави вцілому, а й для кожного громадянина зокрема. Щоденно ми користуємось транспортом, і більшість – громадським. Тому, для кожного, хто користується громадським транспортом для власних поїздок, та для тих хто є учасником дорожнього руху поряд з громадським транспортом важливим питанням є наскільки такий транспорт є безпечним.

Організаторами перевезень пасажирів на автобусних маршрутах в межах території населених пунктів є виконавчі органи відповідних

сільських, селищних, міських рад, в межах об'єднаних територіальних громад – виконавчі органи місцевих рад об'єднаних громад. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III (далі – Закон) та Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року №1081 (далі – Порядок) визначають, що саме до повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад та місцевих рад об'єднаних територіальних громад віднесено повноваження визначення структури парку автобусів, що працюватимуть на маршруті загального користування, за пасажиромісткістю, класом, технічними та екологічними показниками.

Отже, питання про те, якими саме автобусами користуватимуться жителі населеного пункту визначають виконавчі органи відповідних рад. І, з огляду на загальну ситуацію щодо транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування у населених пунктах, постає питання про наявність корупціогенних факторів, які дають змогу перевізникам здійснювати перевезення автобусами, які давно є застарілими та небезпечними.

Корупціогенний фактор – це здатність нормативно-правової конструкції (окремого нормативного припису чи їх сукупності) самостійно чи у взаємодії з іншими нормами сприяти вчиненню чи збільшенню корупційних правопорушень або правопорушень, пов'язаних з корупцією [4].

Закон визначає, що перевезення на маршруті загального користування здійснює перевізник, з яким виконавчий орган місцевої ради уклав за результатами конкурсу договір про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

Проаналізувавши статтю 44 Закону, якою визначені основні засади визначення перевізників на маршрутах загального користування, доходимо до висновку, що саме конструкція вказаної статті містить прогалини, які надають можливість виконавчим органам місцевого самоврядування укладати договори з перевізниками, які не забезпечують використання на маршрутах автобусів, які відповідають умовам конкурсу.

Вказана стаття Закону передбачає, що у разі відсутності в перевізників-претендентів автобусів, що відповідають умовам конкурсу, вони мають право подавати до конкурсного комітету заяву на участь у конкурсі та документи, що містять характеристику наявних автобусів, які перевізник-претендент пропонує використовувати на даному маршруті, а також інвестиційний проект-зобов'язання щодо оновлення парку автобусів на цьому маршруті на визначений період до п'яти років.

Отже, перевізник-претендент у випадку відсутності у нього автобусів, які відповідають умовам конкурсу, для участі у конкурсі може подати інвестиційний проект-зобов'язання. Однак, ні Закон, ні інші нормативні акти не визначають вимоги до інвестиційного проекту-зобов'язання перевізника-претендента, правові наслідки невиконання інвестиційних проектів-зобов'язань перевізником-переможцем конкурсу.

На практиці така прогалина призводить до того, що перевізники-претенденти надають у складі своєї пропозиції інформаційний лист, який називають інвестиційним проектом-зобов'язанням, в якому надають обіцянки по придбанню автобусів, які відповідатимуть умовам конкурсу. При цьому, насправді такі обіцянки здебільшого залишаються обіцянками, перевізник після закінчення строку дії договору, при новому конкурсному відборі, знову ж таки, надає ні до чого не зобов'язуючий інформаційний лист. І навіть, якщо перевізник за час дії договору про організацію перевезень на автобусних маршрутах загального користування з органом місцевого самоврядування, придбає нові автобуси, він їх не використовує на маршруті, по якому укладено договір, а подає їх для участі у конкурсі на інші маршрути для набрання найбільшої кількості балів.

Закон встановлює, що договір з переможцем конкурсу у разі відсутності в нього автобусів, що відповідають умовам конкурсу, органи місцевого самоврядування укладають на один рік. Разом з тим, у разі якщо перевізник-претендент надасть інвестиційний проект-зобов'язання договір укладається на строк до п'яти років.

Отже, невизначеність законодавства щодо понять інвестиційний проект-зобов'язання та наслідки його невиконання надає можливість виконавчим органам місцевих рад укладати з перевізниками у яких відсутні автобуси, що відповідають умовам конкурсу, договір про організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування на п'ять років замість того, щоб такий договір був укладений на один рік.

З метою усунення вказаних прогалин, усунення корупційних ризиків та, в свою чергу покращення безпеки дорожнього руху в частині безпечності транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів, пропонується внести зміни та доповнення до Закону та визначити, що оновлення парку автобусів, які використовуються на маршруті відповідно до інвестиційного проекту-зобов'язання має бути здійснено протягом чотирьох років. Крім того, необхідно визначити, що інвестиційний проект-зобов'язання має містити інформацію про кількість та характеристику автобусів, які перевізник зобов'язується придбавати у кожному році впродовж строку дії договору, що не може бути меншою ніж двадцять п'ять відсотків від кількості автобусів, які перевізник-претендент пропонує використовувати на даному маршруті, щорічно.

Також, доцільно визначити, що договір з переможцем конкурсу у разі відсутності в нього автобусів, що відповідають умовам конкурсу, органи місцевого самоврядування укладають на один рік. У випадку надання відповідно до частини 3 статті 44 Закону інвестиційного проекту-зобов'язання щодо оновлення парку автобусів на цьому маршруті, договір з переможцем конкурсу укладається на строк від трьох до п'яти років з урахуванням наданого інвестиційного проекту-зобов'язання. У випадку невиконання переможцем конкурсу інвестиційного проекту-зобов'язання, наданого для участі у конкурсі, організатор перевезень розриває договір.

Запровадження таких змін усуне можливість довільного трактування поняття інвестиційного проекту-зобов'язання, дасть можливість уникнути чинників корупційних ризиків при визначенні перевізників. Вказане, у свою чергу забезпечить оновлення парку автобусів, які використовуються для перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, підвищення їх безпечності.

Однак, стаття 44 Закону не єдина, яка дає можливість перевізникам використовувати застарілі автобуси для здійснення перевезень.

У 2018 році уряд Постановою від 07.02.2018 № 180 вносить зміни до Порядку та визначає, що строк дії договору продовжується один раз на п'ять років за рішенням організатора перевезень за наявності заяви автомобільного перевізника – переможця попереднього конкурсу, в якій, зокрема, зазначається інформація про підтверджене інвестування коштів на придбання більш нових та/або комфортабельних автобусів стосовно тих, які використовувались автомобільним перевізником на об'єкті конкурсу, наявності вмотивованих підстав вважати зазначеного автомобільного перевізника таким, що здійснював перевезення за цим маршрутом протягом попереднього періоду без порушення умов укладеного попереднього договору.

Необхідно звернути увагу на те, що норми Порядку не визначають, які саме автобуси мали бути придбані для роботи на маршруті (наявна вимога лише щодо того, що автобуси мають бути новіші або комфортніші) у якій кількості та як давно. Не визначається яка сума інвестицій є необхідною для продовження строку дії договору на наступні 5 років.

Отже, можлива така ситуація, коли перевізник-претендент для участі у конкурсі надає інформаційний лист, який він називає інвестиційним проектом-зобов'язанням, зазначає про те, що він оновить протягом п'яти років парк автобусів. На підставі такого інформаційного листа виконавчий орган місцевої ради укладає договір про здійснення перевезень на автобусному маршруті загального користування строком на 5 років. Протягом цих 5 років перевізник надає послуги застарілими автобусами (наприклад 2005 року випуску), та перед закінченням строку дії придбає один автобус який є новіший, ніж ті, які він раніше використовував (наприклад, 2006 року випуску) та орган місцевого самоврядування продовжує з ним договір ще на 5 років. В результаті послуги пасажирського транспорту надаються 10 років поспіль старими автобусами.

В зв'язку з цим, вважаю, що норми Порядку потребують негайного перегляду з метою виключення права організаторів перевезень продовжувати строк дії договору.

Список використаних джерел

1. Про автомобільний транспорт: Закону України від 05.04.2001 № 2344-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/2344-14>.
2. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального

користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року №1081 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1081-2008-%D0%BF>.

3. Про внесення змін до Порядку проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 07 лютого 2018 року № 180 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/180-2018-%D0%BF#n2>.

4. Методологія проведення антикорупційної експертизи: Наказ Міністерства юстиції України 24 квітня 2017 року № 1395/5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/v1395323-17>.

Гесян Анна Андріївна,

здобувач ступеня вищої освіти бакалавра ННІ № 1 Національної академії внутрішніх справ
Науковий керівник: доцент кафедри фінансового права та фіскального адміністрування, кандидат економічних наук, доцент *Грущенко О. А.*

СПЕЦІАЛІЗОВАНІ НЕБАНКІВСЬКІ КРЕДИТНО-ФІНАНСОВІ ІНСТИТУТИ Й МІНІМІЗАЦІЯ КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ У КРЕДИТНІЙ СИСТЕМІ

Спеціалізовані кредитно-фінансові інститути являють собою установи кредитної системи небанківського типу, що акумулюють грошові доходи, капітали та заощадження населення, підприємств, держави, спеціалізуючись на виконанні кількох операцій або обслуговуючи обмежене коло клієнтури.

Хоча спеціалізовані кредитно-фінансові інститути діють, як і банки, у різних секторах ринку позичкових капіталів, вони не виконують усіх основних банківських функцій, а найважливішою рисою, яка їм притаманна та відрізняє від банківських установ, є вузька спеціалізація. Законодавством багатьох країн світу проводиться чітке розмежування сфер діяльності банків і небанківських установ, що в значній мірі обумовлено історичними особливостями розвитку виробництва і кредитної системи.

Об'єктивні передумови становлення і розвитку кредитно-фінансових інститутів пов'язані з необхідністю обслуговування тих секторів ринку позичкових капіталів, де необхідні спеціальні знання й особливі технічні прийоми і які з тих чи інших причин (наприклад, економічна невивідність або законодавча заборона) не обслуговуються комерційними банками.

Спеціалізовані кредитно-фінансові інститути у сучасному розумінні, як окрема ланка кредитної системи, почали формуватися у ХІХ ст., хоча деякі їхні операції виконувались кредитними установами і раніше. У першій половині ХХ ст. значного розвитку набули насамперед страхові компанії, а в подальшому – пенсійні фонди і