

*Головкін Богдан Миколайович,*  
головний науковий співробітник  
сектору дослідження проблем  
злочинності та її причин Науково-  
дослідного інституту вивчення проблем  
злочинності імені академіка  
В. В. Сташиса, доктор юридичних наук,  
професор, член-кореспондент НАПрН  
України

## **КОРУПЦІЙНІ РИЗИКИ У СФЕРІ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Державний контроль за безпекою дорожнього руху здійснюють Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ, Національна поліція, Державна служба України з безпеки на транспорті, обласні державні адміністрації та міські, районні, обласні ради. Найбільші ризики вчинення корупційних правопорушень і правопорушень, пов'язаних з корупцією виникають при наданні адміністративних послуг та реалізації контролю-наглядових функцій уповноваженими посадовими особами органів державного контролю.

У сфері надання адміністративних послуг містяться такі корупційні ризики:

– непрозорий розподіл дозволів на виконання міжнародних автомобільних перевезень вантажів/пасажирів по території іноземної держави, створення штучного дефіциту дозволів з метою схилення перевізників купувати їх у посередників за завищеною вартістю (зазначимо, що після схвалення «транспортного безвізу» між ЄС та Україною у червні 2022 року, на один рік зазначений корупційний ризик мінімізовано);

– надмірна бюрократизація процесу ліцензування господарської діяльності, обтяження формальними процедурами отримання ліцензій на право здійснення господарської діяльності у сфері внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом пасажирів, вантажів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, а також монополізм щодо ліцензування вказаної господарської діяльності центральним органом виконавчої влади, що створює умови для пошуку незаконних способів вирішення цієї проблеми;

– часткове переведення в електронну форму надання послуг щодо ліцензування господарської діяльності у сфері

автоперевезень пасажирів і вантажів, збереження можливості особистих контактів між суб'єктами звернення та суб'єктами надання таких послуг;

- можливість заочного оформлення сертифікату відповідності на колісні транспортні засоби (ТЗ) без фактичного проведення перевірки його технічного стану на предмет безпечної експлуатації та підтвердження відповідності екологічним нормам Євро, або з проведенням формального дослідження акредитованими випробувальними лабораторіями;

- наявність широких дискреційних повноважень стосовно ухвалення рішень щодо надання дозволів і ліцензій, продовження їх дії, анулювання, відмови у наданні, а також відкриття, закриття, внесення змін та/або продовження дії дозволів на автобусні маршрути загального користування;

- можливість надання необґрунтованих конкурентних переваг з метою отримання корупційної ренти за допуск до ринку автоперевезень суб'єктів господарювання із сумнівною діловою репутацією при одночасному створенні бюрократичних перешкод при входженні на ринок добросовісних перевізників [1, с. 220];

- збереження необхідності фізичного звернення замовників до сервісних центрів МВС і вимога надання документів у паперовому вигляді для одержання адміністративних послуг при одночасній «комплексного вирішення питань» посередниками за винагороду в доступному розмірі;

- перебої і затягування часу в наданні адміністративних послуг, пов'язані з відсутністю електропостачання, повітряними тривогами під час дії воєнного стану;

- можливість неофіційного пришвидшеного надання «повного пакету послуг» із реєстрації ТЗ, у тому числі вживаного, ввезеного з-за кордону, перереєстрації ТЗ з одного власника на іншого, відновлення свідоцтва про реєстрацію, перереєстрацію після успадкування у сервісних центрах МВС у звичайному порядку (не онлайн) посередниками від комерційних майданчиків, адміністраціями автосалонів, з видачою свідоцтва про реєстрацію та номерних знаків;

- неофіційні домовленості (корупційні змови) між адміністрацією акредитованих навчальних закладів (автошкіл) і посадовими особами територіальних сервісних центрів МВС про видачу посвідчень водія за корупційними схемами, що передбачають вирішення усіх питань без присутності або за

формальною участю претендента у найкоротші строки за помірну плату.

Для реалізації контрольно-наглядових повноважень органами державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху властиві наступні корупційні ризики:

- можливість вчинення антиконкурентних дій органами державного контролю на ринку автомобільних перевезень на користь окремих суб'єктів господарювання;

- великі штрафні санкції за порушення порядку провадження господарської діяльності (ст. 164 КУпАП штрафи від 17 до 34 тис. грн. за адмін. правопорушення вчинене вперше);

- дискреційні повноваження посадових осіб щодо видачі, анулювання ліцензій на право провадження господарської діяльності, звуження провадження господарської діяльності, розширення провадження виду господарської діяльності;

- відсутність єдиного підходу до прийняття рішень за результатами здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства автоперевізниками, норм на автомобільному транспорті, виконання вимог міжнародних договорів;

- упереджений підхід щодо вибору об'єкту здійснення контрольно-наглядових заходів на ринку автоперевезень;

- можливість фальсифікації матеріалів перевірок щодо наявності дозвільних документів, додержанням ліцензійних умов з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів при виявленні порушень, перевірки технічного стану ТЗ на відповідність вимогам безпеки, дотримання вимог режиму праці та відпочинку під час внутрішніх автоперевезень, здійснення габаритно-вагового контролю та ін.;

- можливість одержання неправомірної вигоди посадовими особами територіальних органів Укртрансбезпеки під час рейдових перевірок, спрямованих на виявлення фактів перевищення дозволених вагових норм перевезення вантажу, наявності ліцензій щодо провадження господарської діяльності у сфері автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, додержання ліцензійних умов з надання послуг, наявність товаро-транспортних накладних та ін.;

- можливість отримання неправомірної вигоди посадовими особами Патрульної поліції під час проведення оглядів водіїв ТЗ на стан алкогольного/наркотичного сп'яніння, за не притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП;

- можливість отримання неправомірної вигоди при виявленні фактів незаконного керування ТЗ, щодо яких порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України;

– можливість невнесення, корегування і видалення даних в Єдиній автоматизованій системі обліку ДТП посадовими особами, які мають відповідний допуск, зміни ключових показників звітності стосовно кількості ДТП з постраждалими, кількості загиблих і травмованих за звітній період, з метою штучного покращення результатів діяльності Патрульної поліції щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху [2, с. 58–64].

Окрім зазначених, існують й інші корупційні ризики при здійсненні контрольно-наглядових функцій посадовими особами органів державного контролю у сфері забезпечення контролю за безпекою дорожнього руху. Загальновизнаним механізмом зниження рівня вказаних корупційних ризиків є використання електронних засобів надання адміністративних послуг, відео фіксація застосування контрольних заходів та відображення їх результатів в Єдиних реєстрах з відкритим доступом [3, с. 134; 4, с. 75].

### **Список використаних джерел**

1. Головкін Б.М. Тіньова зовнішня торгівля і корупція на митницях. *Проблеми законності*. 2017. Вип. 139. С. 218–230. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\\_2017\\_139\\_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2017_139_23).

2. Головкін Б.М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/issue/view/15283>.

3. Таволжанський О.В. Цифровізація публічних послуг як основний інструмент протидії корупції. *Запобігання корупції у приватному секторі* : матеріали наук.-практ. онлайн «круглого столу», присвяченого 25-річчю із дня створення НДІ вивчення проблем злочинності та 95-річчю із дня народження акад. Володимира Сташиса (м. Харків, 1 лип. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 134–136.

4. Колодяжний М.Г. Стратегії обмеження корупції в Україні. *Запобігання корупції у приватному секторі* : матеріали наук.-практ. онлайн «круглого столу», присвяченого 25-річчю із дня створення НДІ вивчення проблем злочинності та 95-річчю із дня народження акад. Володимира Сташиса (м. Харків, 1 лип. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 72–76.