



## Спілка автомобілістів не повинна бути пасинком

**Всеукраїнська спілка автомобілістів – громадська організація, створена за постановою Ради Міністрів УРСР від 16 квітня 1974 року. Її основне завдання – посилення громадського впливу на власників індивідуального транспорту, підвищення рівня роботи із запобігання дорожньо-транспортному травматизму. В період становлення організації, яка спочатку називалась «Добровільне товариство «Автомотолубитель», рішенням уряду для налагодження роботи надавали приміщення, земельні ділянки для організованого зберігання та ремонту автотранспорту. В кожному районі, місті створювалися осередки спілки. Нині її активісти, як і раніше, провадять широку роз'яснювальну роботу в організаціях, на підприємствах, навчальних закладах, спрямовану на запобігання дорожньо-транспортним пригодам. В її лавах є чимало колишніх працівників міліції, переважна більшість котрих трудилася в службі ДАІ. Тож вони обізнані з проблемами безпеки дорожнього руху, мають досвід у їх розв'язанні.**



Василь ЖУК,  
голова Всеукраїнської спілки  
автомобілістів

Всеукраїнська спілка автомобілістів має загальнодержавний статус, її структура будується за територіальним принципом. Осередки спілки, юридичні особи, працюють в Автономній Республіці Крим, усіх обласних центрах нашої держави та в місті Севастополі.

Спілка у своїй діяльності керується Законом України «Про об'єднання громадян». Проте в зв'язку з підписанням Президентом України 22 березня 2012 року Закону України «Про громадські об'єднання», який набув чинності з 1 січня цього року, передбачено п'ятирічний перехідний період. Спілка та її осередки на місцях мають за цей час привести свої статутні документи у відповідність до цього закону.

Але прикро констатувати, що Всеукраїнська спілка автомобілістів, як і багато інших громадських організацій, на жаль, не отримує належної підтримки від держави як у центрі, так і на місцях. Тож маємо невтішні результати. Скажімо, якщо в 90-х роках минулого століття на обліку в спілці перебувало майже 1,5 мільйона членів та понад 600 райрад, то за підсумками останнього року в лавах нашої громадської організації залишилося 286 тисяч осіб. Лише за один рік кількість міських і районних органі-

зацій спілки скоротилася з 580 до 277. Первинні організації фактично є лише на автостоянках та в автомобільних школах. Причин різкого скорочення чисельності організації кілька. Скажімо, свого часу в розпорядженні ВСА було більш як 300 автостоянок, де зберігалася понад 100 тисяч одиниць автотранспорту індивідуальних власників. Ці автостоянки слугували своєрідними центрами організації роботи з профілактики аварійності серед членів нашого громадського об'єднання. Були й відрадні результати: рівень аварійності на транспорті членів ВСА був у кілька разів нижчий, ніж на транспорті інших категорій водіїв. Але тепер місцеві органи влади, використовуючи своє право розпоряджатися земельними ресурсами, різко скорочують кількість автостоянок спілки. 2012 року ми мали тільки 154 автостоянки, на яких зберігалася майже 51 тисяча одиниць автотранспорту. Інтенсивне вилучення місцевою владою територій автостоянок стало характерною прикметою у Полтавській, Харківській, Миколаївській, Сумській та Черкаській областях.

За роки діяльності ВСА в усіх регіонах країни організувала роботу 32 автомобільних шкіл та 91 відокремленого підрозділу. Тут створено сучасну навчально-матеріальну ба-

зу: автошколи мають близько 750 навчальних транспортних засобів, у них працюють 1300 висококваліфікованих викладачів та інструкторів з навчання практичного водіння. Ми пишаємось тим, що наші автомобільні школи за попередні роки роботи підготували більш як два мільйони водіїв різних категорій. Усі вони, до речі, стали членами нашої громадської організації. Назву ще одну цікаву деталь: автошколи спілки щорічно готують майже 35 тисяч водіїв.

Проте, на превеликий жаль, організація підготовки водіїв у нинішніх умовах пов'язана з безліччю проблем. Однією з найбільш болючих є «перетягування ковдри» між Міністерством освіти й науки, молоді та спорту та Міністерством внутрішніх справ України в особі Державтоінспекції щодо організації й контролю за підготовкою водіїв. Особливо це проявилось після прийняття в травні 2009 року трьох постанов Кабінету Міністрів. До цього навчальним процесом з підготовки водіїв опікувалося лише Міністерство освіти й науки, молоді та спорту: навчальні заклади повинні були мати ліцензію на здійснення навчальної діяльності, кожні три роки її подовжувати, проводити атестацію, підготовку та перепідготовку й підвищення кваліфікації власних педагогічних кадрів. А ось іспити на право



керування транспортними засобами приймала Державтоінспекція.

З травня 2009 року, відповідно до згаданих постанов Кабінету Міністрів України, було запроваджено акредитацію закладів з підготовки водіїв (на зразок ліцензування), але вже працівниками іншого відомства – Міністерства внутрішніх справ, а точніше – Державтоінспекції. Це змусило навчальні заклади додатково готувати пакети документації для акредитації в ДАІ. До того ж зазначені постанови Кабміну дозволяли суб'єктам підприємницької діяльності вести підготовку водіїв не маючи ліцензії Міністерства освіти і науки, молоді та спорту, без наявності власної навчально-матеріальної бази, навчального автотранспорту, штатних викладачів та інструкторів з навчання практичного водіння. Навчально-матеріальна база, навчальний автотранспорт могли бути орендованими, а викладачі та інструктори з навчання практичного водіння – працювати за трудовими угодами. Та найприкріше те, що згідно з цими урядовими циркулярами готувати майбутніх водіїв дозволялося за скороченою програмою. Цим одразу скористалися чимало новостворених автошкіл. Адже ні для кого не таємниця, що головною метою більшість з них стало за короткий проміжок часу підготувати якомога більше водіїв, заробивши на цьому солідні гроші. Все це, на наш погляд, не може дати навіть мінімум елементарних знань, не кажучи вже про підготовку справді кваліфікованого водія, негативно впливає на стан безпеки дорожнього руху. Саме тут криється причина аварійності з вини молодих водіїв.

Ситуація, коли навчальні заклади з підготовки водіїв Міністерства інфраструктури, Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, громадських організацій – Товариства сприяння обороні України і Всеукраїнської спілки автомобілістів, що мають власну сучасну навчально-матеріальну базу, висококваліфікований викладацький та інструкторський склад, який формувався роками, поставлені в нерівні конкурентні умови з організаціями, а частіше приватними підприємцями, котрі вирішили таким шляхом розвивати свій бізнес, зовсім не тішить.

Всеукраїнська спілка автомобілістів, Товариство сприяння обороні України вважають, що конче потрібно скасувати циркуляри для підготовки водіїв за скороченою програмою і надалі готувати їх тіль-

ки за держстандартами Міністерства освіти і науки, молоді та спорту, як це передбачено законами України «Про освіту» та «Про професійно-технічну освіту».

Потребує доопрацювання та приведення до реалій сучасного життя й низка інших нормативних документів, що регламентують підготовку водіїв. Так, спільним наказом чотирьох міністерств, котрі опікуються підготовкою водіїв, та новим Державним стандартом передбачено: кожний навчальний заклад, який готує водіїв, повинен мати (чи орендувати) майданчик для початкового навчання водіння. Можна зрозуміти тих, хто має власний автодром або майданчик, але реально на весь Київ їх є лише кілька, і всі київські автошколи, яких сьогодні в місті близько 150, просто фізично не в змозі проводити навчання майбутніх водіїв початкового водіння на цих автодромах та майданчиках. У більшості приватних автошкіл немає можливостей орендувати земельні ділянки, де можна було б облаштувати автодроми, тому вони нерідко існують лише на папері. Ці та інші недоліки створюють умови для корупції з боку контрольних органів. Упевнені, що розробники цих документів мали б зважати на реалії сьогодення. Земля в столиці – на вагу золота, так само і в інших обласних центрах України. На нашу думку, за нинішніх умов міська влада могла б виділити землю для подальшого обладнання на ній сучасних автодромів коштом кількох автошкіл. На таких автодромах за узгодженим графіком могли б навчатися слухачі цих автошкіл. Також необхідно передбачити в навчальній програмі обов'язкове початкове навчання на тренажерах, як це відбувається в більшості розвинених країн світу.

Належна підготовка майбутніх водіїв, поряд з іншими чинниками, безпосередньо впливає на стан безпеки дорожнього руху. Раніше важливу роль у координації роботи державних органів, громадських організацій з профілактики правопорушень, підвищення культури на дорогах, здійснення організаційно-масової роботи серед водіїв відновили Координаційній раді з питань безпеки дорожнього руху при Кабміні та аналогічним структурам при облдержадміністраціях. На жаль, нині вона фактично бездіяльна, хоча такий орган міг би ініціювати шляхи розв'язання найактуальніших проблем забезпечення безпеки дорожнього руху.

Сумно, що можливості нашої громадської організації з профілактики аварійності на транспорті, зокрема індивідуальних власників,

практично не використовують державні структури, безпосередньо причетні до розв'язання цієї проблеми. А статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні, як відомо, невтішна: в автоаваріях щодоби гинуть 14 осіб, а ще понад 100 учасників дорожнього руху травмуються.

Серед дієвих заходів, спрямованих на зменшення кількості жертв на автошляхах країни, стало проведення Тижнів безпеки дорожнього руху. Така акція відбулася в Україні торік з 12 по 18 листопада, і ВСА та підрозділи на місцях узяли в ній найактивнішу участь.

Фахівці спілки привертали увагу слухачів автошкіл, водіїв, інших учасників дорожнього руху до необхідності виконання вимог Правил дорожнього руху, дотримання швидкісних режимів, користування ремнями безпеки та мотошоломами, уважного ставлення до пішоходів, негативних наслідків керування транспортом у стані сп'яніння, дотримання інших вимог, що підвищують безпеку та дисципліну на автошляхах та вулицях міст і сіл.

Підбиваючи підсумки Тижня безпеки дорожнього руху, слід зазначити, що організації та автомобільні школи з усією відповідальністю підійшли до виконання поставлених завдань. У всіх регіонах держави членами ВСА було організовано і проведено інформаційні виступи в місцевих ЗМІ, серед слухачів автомобільних шкіл, власників індивідуальних транспортних засобів. Не залишилися поза увагою й найменші учасники дорожнього руху. Для них, наприклад на Хмельниччині, наша обласна організація виготовила настільну гру з тематики безпеки руху, а освітянам безплатно передала набори плакатів і літератури для обладнання в загальноосвітніх навчальних закладах куточків з безпеки дорожнього руху. У Житомирській області для школярів молодших класів демонстрували тематичні мультимедійні фільми з правил поведінки на вулиці чи дорозі. Працівники Сумської обласної організації спілки розповсюджували серед водіїв листівки з пропагандою безпечної поведінки на дорозі, а на Буковині викладачі автомобільної школи провели широку роз'яснювальну роботу серед водіїв і пішоходів безпосередньо на вулицях обласного центру.

Наостанок зазначу, що організації ВСА завжди готові до плідної співпраці з державними органами усіх рівнів і хотіли б відчувати їхню підтримку та допомогу. Хоч як прикро, але нині цього немає.