

Крок до інтеграції з ЄС

Ним є запровадження європейського технічного контролю наземних автотранспортних засобів



■ Віталій ТРЕТЬЯКОВ, доктор філософії в галузі права, професор, провідний інженер-механік, експерт з технічного контролю наземних транспортних засобів у землях Гессен та Баварія Федеративної Республіки Німеччина



■ Анатолій ПАСІЧНИЙ, директор ДП «Державне спеціалізоване видавництво «Техніка»



■ Вікторія ТРЕТЬЯКОВА, кандидат юридичних наук, професор, заслужений юрист України, член правління громадської ради при Міністерстві інфраструктури України

Викладено ідею формування в Україні європейського рівня системи технічного огляду з метою здійснення технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації наземних автотранспортних засобів.

Ключові слова: технічний огляд, наземні автотранспортні засоби, Європейський Союз.

Про нагальну потребу формування в Україні європейської системи технічного огляду з метою здійснення технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації наземних автотранспортних засобів годі й казати. Адже Україна за останні роки посіла одне з перших місць у світі за рівнем смертності внаслідок ДТП, більшість із яких відбувається, зокрема, через зношеність та несправність наземних транспортних засобів, особливо тих, які здійснюють комерційне перевезення пасажирів.

Українська держава у своєму Основному Законі – Конституції (Розділ 1, стаття 3) визнає життя та здоров'я людини найвищою соціальною цінністю. І це стосується всіх без винятку сфер нашого життя.

На жаль, 2010 року було прийнято помилкове популістське рішення – скасовано технічний огляд значної частини транспортних засобів, які пересуваються шляхами загального користування в Україні. Наслідком стало неймовірне зростання кількості ДТП. Так, в Україні кожні дві години з цієї причини гине одна людина.

Це, у свою чергу, свідчить про низький рівень здійснення обов'язкового технічного контролю наземних автотранспортних засобів у нашій державі. Тому назріла невідкладна потреба у формуванні європейського рівня системи технічного огляду наземного автотранспорту з метою здійснення його технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації.

Скептиків буде багато. І лише тому, що мало хто знає європейську практику. Ще й досі не зник у наших громадян неприємний спогад про техогляд, коли за хабар пройти його можна було навіть власникам несправних транспортних засобів. У європейській практиці такого бути просто не може!

Тож повернімося до наших реалій. Часи змінилися, техніка стає потужнішою й вирізняється складнішою технічною комплектацією, що потребує дуже уважного ставлення до такого виду транспорту. До того ж Україна, взявши на себе зобов'язання інтегруватися в європейський правовий і технічний простори, має здійснити багато конкретних реформувальних заходів, зокрема й у сфері транспортної безпеки.

Як уже зазначалося, у країнах-членах ЄС дуже відповідально ставляться до перевірки транспортних засобів, сертифікації всіх їхніх вузлів та агрегатів. Тому в цих країнах аварійність, пов'язана з технічним станом засобів пересування, становить лише 2–5% від загальної кількості транспортних пригод.

Це результат низки заходів і правил, які діють на теренах ЄС.

По-перше, до перевірки технічного стану машин допускаються лише особи з базовою технічною освітою, пов'язаною саме з досконалим знанням технічних характеристик і конструкції транспортних засобів, а також із відповідною спеціальною післядипломною освітою. Тобто перевіркою займаються не будь-хто, а виключно інженери-механіки, які пройшли спеціальну післядипломну підготовку, успішно склали доволі складні іспити й були атестовані як «провідні інженери».

ри з перевірки наземних автотранспортних засобів». Крім того, до відповідного післядипломного навчання допускають лише тих інженерів-механіків, котрі мають права водія на керування **всіма видами наземних автотранспортних засобів**. Однак навіть наявність таких прав не позбавляє їх необхідності складання іспитів з керування всіма цими ТЗ після завершення післядипломної підготовки й атестації «провідних інженерів з перевірки наземних автотранспортних засобів». Отже, кожний такий фахівець після завершення спеціальної післядипломної освіти складає державний іспит та отримує **відповідний диплом і особисту печатку**. За свою професійну діяльність **він несе персональну відповідальність**.

По-друге, докладний перелік тих частин ТЗ, які підлягають обов'язковій технічній перевірці з метою технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації, суворо регламентований директивами ЄС.

Отже, в кожному транспортному засобі детально перевіряються: світлові прилади; засоби зчеплення транспортних засобів; гальма; кермове керування; колеса та шини; рама та несучі конструкції; електронне обладнання; прилади пасивної та активної безпеки; ідентифікація.

Здається, що пунктів не так і багато. Але кожний із них має десятки підпунктів, які є обов'язковими, й у жодному разі їх не можна ігнорувати. До того ж транспортні засоби, котрими перевозять пасажирів, – туристичні автобуси, таксі, та транспортні засоби, що надаються в комерційний прокат, підлягають додатковій специфічній перевірці.

Саме європейські вимоги та європейський досвід запровадження системи забезпечення належного, єв-

ропейського, рівня технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації мають, на нашу думку, якомога скоріше запроваджуватися в Україні, адже дорожньо-транспортна ситуація в країні щодень погіршується й стає катастрофічною внаслідок, зокрема, таких негативних чинників:

1) неналежний стан дорожнього покриття на шляхах загального користування;

2) значна активізація й розширення вторинного ринку автотранспортних засобів;

3) відсутність технічного контролю, експертизи та сертифікації для більшості транспортних засобів, які беруть участь у дорожньому русі на шляхах загального користування;

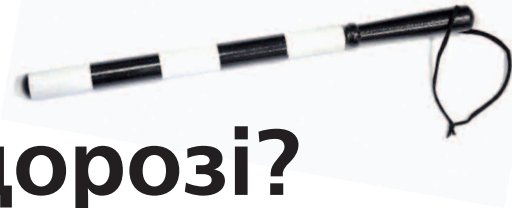
4) відсутність системних професійних вимог до суб'єктів обов'язкової технічної перевірки наземних транспортних засобів і суворої персональної відповідальності останніх;

5) відсутність належної сертифікації автотранспортних засобів, які ввозяться в Україну.

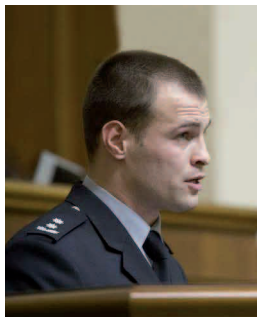
Європейський досвід перевірки наземних автотранспортних засобів, який удосконалювали протягом багатьох років, необхідно реалізувати на практиці в Україні. Від цього виграють усі: держава, власники автомобілів, пасажирів, пішоходів.

Що це означає? Надалі всі автотранспортні засоби, що ввозяться з-за кордону, проходять справжню технічну сертифікацію за європейськими правилами, а не заочну й формальну, як це відбувається нині. До того ж здійснюватимуть таку сертифікацію виключно професійні інженери-механіки, які пройшли спеціальну післядипломну підготовку та отримали відповідну атестацію й право здійснювати технічну сертифікацію автотранспортних засобів.

Хто відповідає за безпеку на дорозі?



Ризик потрапити в аварію на вітчизняних дорогах у 5–6 разів вищий, аніж у європейських країнах. Через це щороку в ДТП гинуть більш як 4 тисячі осіб, а ще понад 30 тисяч травмуються. Які кроки держави можуть змінити таку сумну статистику, з'ясували учасники парламентських слухань «Про стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху».



Заступник голови Національної поліції Олександр ФАЦЕВИЧ коротко розповів, що першочергове завдання – це європейські стандарти роботи поліцейських. Знижувати аварійність мають підрозділи з функціями контролю дорожнього руху на автошляхах (нині Патрулі є на трасах Київ–Житомир та Київ–Борис-

піль); якісна робота аналітичних підрозділів для вчасного реагування на зміни стану аварійності; кращий державний контроль за станом утримання та експлуатації вуличної дорожньої мережі. Жодної конкретики щодо цих пунктів промовець не надав.

Голова Комітету Верховної Ради з питань транспорту Ярослав ДУБНЕВИЧ підкреслив: в Україні відсутня необхідна координація органів державного управління та структур, які забезпечують безпеку дорожнього руху. Так само не має довгострокової стратегії для виправлення ситуації. Більше того, нині навіть не визначено головний орган виконавчої влади, який формує та реалізує політику у сфері безпеки дорожнього руху.



За Законом «Про дорожній рух» такі функції покладено на відповідні підрозділи Міністерства внутрішніх справ. Однак у прийнятому наприкінці жовтня 2015 року Положенні про міністерство завдання відомства зводяться до розробки проектів державних програм та участі у формуванні й забезпеченні наукової і науково-технічної політики держави у сфері безпеки дорожнього руху. У Законі «Про Національну поліцію» поліція також не визначена як головний орган, що забезпечує безпеку дорожнього руху.