

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 комерційній 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.

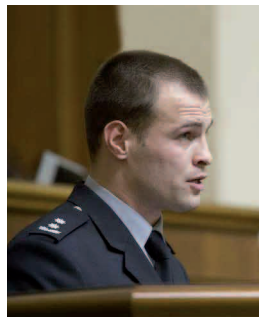
Європейський досвід перевірки наземних автотранспортних засобів, який удосконалювали протягом багатьох років, необхідно реалізувати на практиці в Україні. Від цього виграють усі: держава, власники автомобілів, пасажирів, пішоходів.

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.

Окрім того, народний депутат розповів про законодавчу ініціативу зі створення Державного дорожнього фонду (реєстр. № 2724), в бюджеті якого 5 відсотків (близько 1,5 мільярда гривень щороку) мали би йти виключно на фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху.



– Чому Прем'єр-міністр чи міністерство не можуть зробити програму зменшення аварійності на дорогах за 3–5 років?! Нині ми маємо 12 смертельних випадків щодня, – зазначив **голова підкомітету з питань безпеки дорожнього руху Комітету з питань транспорту Ігор ДІДЕНКО**.

Він також підтвердив, що з реформуванням міліції в поліцію питання безпеки руху взагалі загубилося. Й нині відсутні нормативи, програми, цілі, яких слід досягти протягом наступних років.

Народний депутат розповів про досвід одного з експертів з питань безпеки на виробництві, якого в Туреччину запросила компанія Shell – щороку в цій країні вони мали 60 аварій бензовозів під час перевезення пального. За рік роботи аварійність зникла, бо цей фахівець працював насамперед із родинами водіїв, пояснював і необхідність відпочинку, і важливість життя батька для всієї сім'ї.

– Потрібно працювати зі свідомістю суспільства, адже безпеку на дорозі створюємо передовсім ми самі, – підсумував І. Діденко.



Начальник Управління безпеки дорожнього руху патрульної поліції Іван ПРОХОХОРЧЕНКО зауважив, що найпоширенішими видами автопригод залишаються зіткнення транспортних засобів і наїзд на пішохода. У таких ДТП гинуть або травмуються майже 70 відсотків учасників дорожнього руху. Головні причини аварій – це перевищення швидкості, порушення прав маневрування, керування в нетверезому стані, порушення правил переїзду перехрест'я і порушення правил пішоходами. Так, 2015 року з вини водіїв у нетверезому стані сталося 2 тисячі автопригод, унаслідок яких загинули майже 300 людей, травмовані близько 3 тисяч. За керування транспортними засобами у стані сп'яніння складено 87 тисяч адміністративних протоколів, але суди позбавили права керування лише 13 тисяч водіїв, тобто кожного п'ятого.

Промовець звернув увагу на те, що в 2015 році порівняно з 2014-м зафіксовано зростання на 64 відсотки аварійності серед водіїв ліцензованого транспорту. Через це протягом минулого року з вини водіїв автобусів травмовані 578 осіб, а 31 людина загинула.

Дорогами з найбільшою аварійністю названо насамперед Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя, Запоріжжя–Донецьк та Кіровоград–Кривий Ріг–Запоріжжя.

І. Прохоренко вважає, що ситуацію з аварійністю істотно змінить запровадження в Україні автоматичної фотофіксації порушень ПДР. Перші такі комплекси планується ввести в експлуатацію в другій половині 2016 року.

У поліції також очікують ухвалення нового закону «Про дорожній рух та його безпеку», розробленого громадськими організаціями за підтримки Комітету Верховної Ради з питань транспорту.

Серед практичних заходів, що їх патрульна поліція з Мінінфраструктури пропонує вжити вже тепер, – обов'язкове використання реєстраторів на ліцензованому автотранспорті, який здійснює пасажирські або вантажні перевезення; розробка методики оцінки безпеки руху на стадії проектування, будівництва та реконструкції ділянки вулично-дорожньої мережі; створення електронного атласу автомобільних доріг України із зазна-



ченням їх покриття з можливістю реєструвати повідомлення учасників дорожнього руху про стан автошляхів.

З-поміж інших пропозицій учасників слухань, зокрема, й таке: за прикладом розвинених країн створити окремий орган влади, який із залученням експертів постійно відстежуватиме ситуацію на дорогах. Наприклад, у Японії в секретаріаті прем'єр-міністра працює Агентство з питань дорожньої безпеки, яке має повноваження координації дій усіх профільних міністерств: пояснює що і як потрібно робити, аби зменшити смертність на дорогах. Інакше бюрократичну систему надзвичайно важко зламати.



Для зменшення рівня смертності й травматизму на 30 відсотків запропонували такий рецепт: контролювати швидкість у місцях концентрації ДТП; підняти рівень використання водіяма (до 70 відсотків від загальної кількості водіїв) ременів безпеки; пішоходам використовувати одяг зі світловими елементами в нічний період доби.

Учасники слухань також пропонували вдосконалити систему медичних оглядів, акцентувавши увагу на психофізичному аналізі водіїв, адже дедалі більша інтенсивність дорожнього руху потребує від них значної концентрації уваги.

Порція критики дісталася й самим поліцейським, які вже встигли розбити чимало патрульних автомобілів. Під час нетривалого навчання майбутні поліцейські мають 36 годин на ознайомлення з особливостями затримання особи, навичками володіння зброєю, але зовсім не вчать-ся їздити. Тож без практичних тренінгів тут не обійтись.

Ігор БЕККЕР.
Фото Миколи БІЛОКОПИТОВА.