

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ



УДК 629.3.067

- © А.М. Редзюк, канд. техн. наук, директор,
- © В.В. Мержисвський (ДП “ДержавтотрансНДІпроект”),
- © В.Г. Кононенко (ПАТ “АТП 2240”)

ЩОДО РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПЕРІОДИЧНОЇ ПЕРЕВІРКИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Вступ

Система управління безпекою дорожнього руху (далі – БДР) містить більше десяти специфічних елементів, що мають свій особливий вплив безпосередньо на БДР. Одним із таких елементів є система управління технічним станом колісних транспортних засобів (далі – КТЗ). Ця система складається з кількох блоків: конструкція і регламенти, передбачені виробником, система технічного обслуговування, система періодичної перевірки технічного стану КТЗ, перевірка технічного стану КТЗ на дорозі.

Оскільки нині проходить реформування системи періодичної перевірки технічного стану КТЗ, а також останнім часом гостро постало питання відміни такої перевірки для автомобілів приватних власників, один із елементів системи – періодична перевірка технічного стану КТЗ, потребує нагального дослідження.

Основна частина

Необхідні зміни у законодавстві щодо періодичного огляду технічного стану автомобілів, причепів та інших КТЗ, було зафіксовано у постанові Кабінету Міністрів України від 09.08.2007 № 1036, підписаній тодішнім Прем'єр-міністром України

В. Януковичем, якою схвалено Концепцію реформування системи державного технічного огляду КТЗ. Ця постанова передбачає впровадження перевірки технічного стану КТЗ відповідно до низки міжнародних договорів України і відповідних Директив ЄС.

Перша спроба реформування була зроблена ще у 2005 році, коли статтею 23 Закону України “Про автомобільний транспорт”, прийнятого Верховною Радою України 15.12.2005 р., було передбачено, що перевірку технічного стану транспортних засобів під час державного технічного огляду транспортних засобів та їх ідентифікацію на відповідність реєстраційним документам, перевірку наявності документів, передбачених законодавством для проведення технічного огляду, здійснюють суб'єкти господарювання, уповноважені в порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України. Однак на цю редакцію Президентом України було накладено вето.

У редакції Закону № 3492-IV від 23.02.2006 р. для контролю за технічним станом транспортних засобів передбачено дві процедури, які урегулює Кабінет Міністрів України:

– перевірка технічного стану КТЗ суб'єктами господарювання;



– державний технічний огляд КТЗ.

У результаті залишилось підґрунтя для проявів корупції та “вирішення питання” без фактичної перевірки КТЗ, проти чого згідно з оприлюдненою ЗМІ позицією Президента України і мав би бути спрямований законопроект 8397.

Вплив технічного стану транспортних засобів на безпеку дорожнього руху

Дослідженнями, проведеними в ЄС, встановлено, що технічний стан транспортних засобів значно впливає на безпеку дорожнього руху. За статистикою основною причиною від 1 до 3% ДТП є невідповідний технічний стан КТЗ (поліцейська статистика) і супутньою причиною, поряд з іншими – до 20% (за результатами досліджень спеціально створюваних комісій фахівців). У разі необов’язковості періодичної перевірки технічного стану КТЗ, ймовірно, що негативні наслідки ДТП саме з цієї причини зростуть у декілька разів.

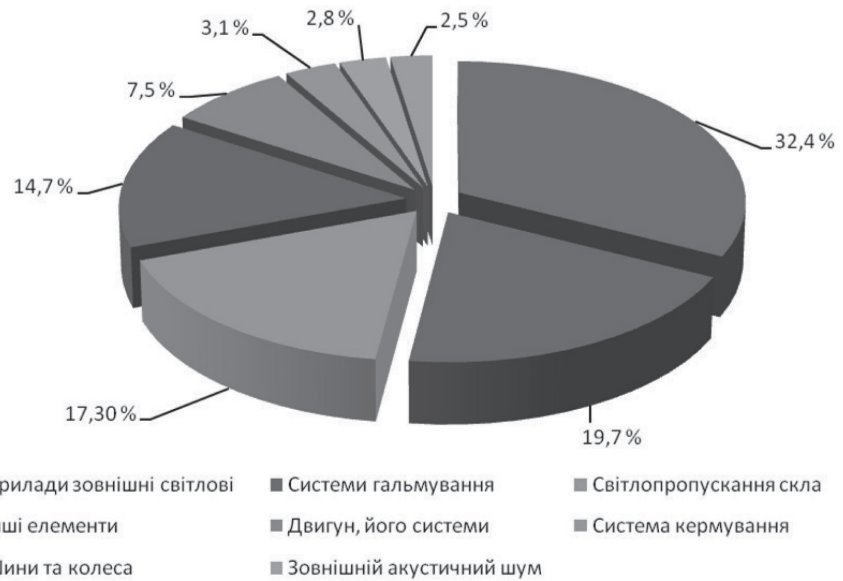


Рис. 1. Розподіл невідповідностей технічного стану КТЗ, перевірених одним із пунктів технічного контролю у 2010 році

Зовнішні витрати на транспорт (ДТП, надмірне забруднення довкілля шкідливими речовинами та акустичним шумом, затори через ДТП, смертність і скалічення людей) в ЄС складають 4–5% ВВП.

В Україні, згідно з первинними протоколами ДДАІ МВС, основна причина ДТП з тяжкими наслідками, через невідповідність технічного стану

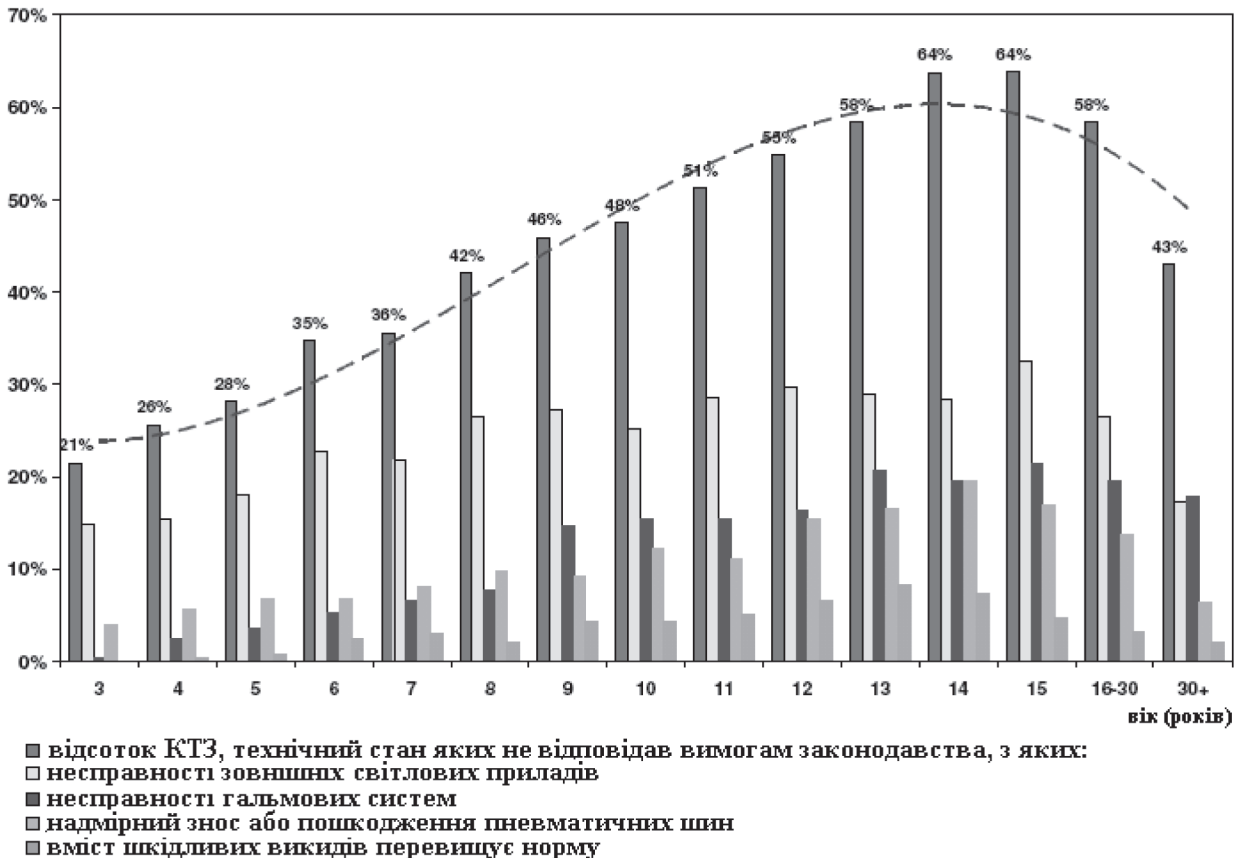


Рис. 2. Результати перевірки технічного стану КТЗ в Нідерландах, виконаної у липні-жовтні 2006 року



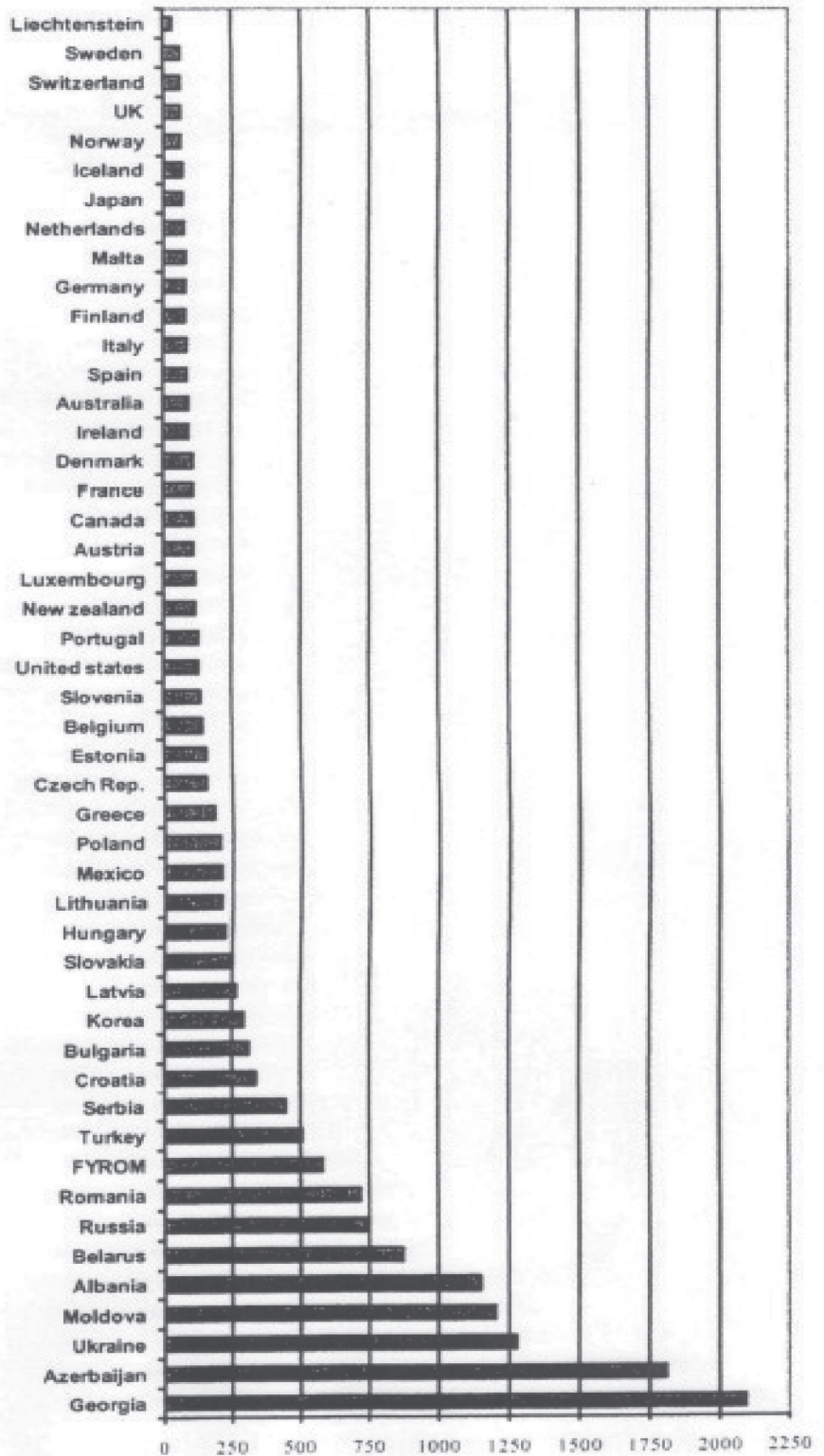
КТЗ складає до 0,5%. При цьому варто наголосити на такому:

а) у чинній системі перевірки технічного стану КТЗ ДДАІ МВС уповноважує суб'єктів господарювання на таку перевірку, збирає дані та веде статистичні спостереження щодо ДТП, за участі КТЗ із невідповідним технічним станом; тобто має місце конфлікт інтересів у питаннях відповідальності за недоліки в уповноваженні на перевірку технічного стану КТЗ щодо кваліфікації та реєстрації ДТП, тому є висока вірогідність того, що у такій системі первинні висновки щодо причин ДТП можуть бути недостовірними;

б) за результатами інструментальної перевірки у 2010 році технічного стану транспортних засобів акредитованими в Україні пунктами технічного контролю КТЗ, у багатьох випадках він не відповідав вимогам та становив 45% із загальної кількості авто, раніше допущених до дорожнього руху. Розподіл невідповідностей технічного стану, які безпосередньо впливають на безпеку КТЗ, за результатами перевірки одним із пунктів технічного контролю наведено на **рис. 1**. На **рис. 2** наведено результати перевірки технічного стану, виконаної в Нідерландах;

в) Європейські дослідження (*Trends in Transport Sector 1970-2009 – OECD/ITF 2011*) (**рис. 3**) свідчать про те, що єдина країна, у якій тимчасово відмінено виконання процедур періодичної перевірки КТЗ – Грузія, має останнє місце за показником безпечності дорожнього руху – кількість загиблих у 2009 році на мільйон транспортних засобів – 2100 (Україна – 1260, Росія – 750, Польща – 200, Швеція – 75).

Відповідно до “Європейської доповіді про стан безпеки дорожнього руху, Копенгаген, Європейське регіональне бюро ВООЗ, 2009” з 49 країн Європейського регіону у 2009 р. лише одна не мала системи обов'язкової перевірки технічного стану КТЗ, включаючи індивідуальних власників, це Грузія.



Source: International Transport Forum

Рис. 3. Загальна кількість загиблих на 1 млн. КТЗ за 2009 рік

Виконані в різний час у різних державах дослідження демонструють суттєвий вплив технічного стану транспортних засобів на безпеку



дорожнього руху і необхідність виконання процедур періодичної перевірки усіх КТЗ, допущених до руху.

Організація періодичної перевірки технічного стану КТЗ в ЄС

У державах-членах ЄС періодична перевірка технічного стану усіх КТЗ є обов'язковою процедурою. Держави-члени ЄС урегульовують перевірку технічного стану КТЗ нормативно-правовими актами в межах обов'язкової для виконання Директиви 2009/40/ЄС від 06.05.2009 р. (замінила Директиву 96/96/ЄС)¹.

Обов'язковість впровадження правових норм Директив передбачена статтею 288 Договору про Європейський Союз та договору про функціонування Європейського Союзу (2010/с 83/01) – витяг з офіційного перекладу Міністерства юстиції України наведено в документі².

Однією з умов вступу до ЄС є відповідність законодавства країни-претендента вимогам Директиви 2009/40/ЄС (додаток 1). Країнам, що увійшли до ЄС надається термін приведення системи періодичного технічного контролю КТЗ до вимог згаданої Директиви (документи, що імплементують Директиву 96/96/ЄС в національне законодавство держав членів ЄС знаходяться за адресою:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:71996L0096:EN:NOT#FIELD_PL

Частиною 2 статті 1 Директиви 2009/40/ЄС обов'язковій перевірці технічного стану підлягають категорії КТЗ, зазначені в додатку I до цієї Директиви, з такою періодичністю: автобуси, вантажівки з повною масою понад 3,5 т, причепи та напівпричепи з повною масою понад 3,5 т, таксі, швидка медична допомога – 1 раз на рік; вантажівки з повною масою не більше 3,5 т, легкові автомобілі, зокрема автомобілі громадян – перший раз через 4 роки після початку експлуатації і далі кожні два роки (додаток 2).

Додатком II до Директиви 2009/40/ЄС встановлено вичерпний перелік операцій обов'язкової перевірки технічного стану КТЗ. ЄС допускає, що держави-члени можуть встановити лише жорсткіші вимоги до технічного стану і скоротити періодичність перевірки.

Директивою 2010/48/ЄС від 05.07.2010 р. в Директиву 2009/40/ЄС внесено зміни, якими передбачено надання власнику перевіреного КТЗ сертифіката відповідності технічного стану. Без сертифіката КТЗ не допускаються до руху.

КТЗ, не визначені додатком I Директиви 2009/40/ЄС, держави-члени ЄС перевіряють за вимогами і з періодичністю, встановленими національним законодавством.

Окрім цього, в ЄС на дорогах згідно з Директивою 2000/30 контролюють технічний стан винятково комерційних КТЗ.

Результати перевірки на прикладі Нідерландів, показують, що залежно від віку автомобіля частка невідповідних КТЗ складає від 21% серед авто, які експлуатують до трьох років, до 64% серед автомобілів, які експлуатують до п'ятнадцяти років (рис. 2). Враховуючи, що результати перевірки стосуються стану складників КТЗ, від яких залежить безпека, такий високий рівень невідповідностей вимогам безпеки свідчить про те, що без періодичної перевірки й усунення виявлених нею невідповідностей, автомобілі будуть набагато небезпечнішими, а ДТП матимуть ще більш негативні наслідки. Наприклад, у Нідерландах з більш надійними і новими автомобілями, ніж в Україні, де менша питома вага КТЗ, що експлуатуються понад 10 років, ця частка становить: серед автобусів – 50,3%, серед легкових автомобілів – 52,2% і серед вантажних – 68,3%.

Організація періодичної перевірки технічного стану КТЗ у країнах, що входять у Митний союз

У країнах Митного союзу Республіки Беларусь, Республіки Казахстан, Російської Федерації розроблено проект єдиної системи періодичної перевірки технічного стану КТЗ, подібний до Директиви 96/96/ЄС, який проходить погодження.

Міжнародна політика щодо перевірки технічного стану КТЗ

Проектом Угоди про асоційоване членство Україна–ЄС передбачено впровадження Україною Директиви 96/96/ЄС. Умовою вступу до ЄС для усіх країн-кандидатів є створення загальної системи перевірки технічного стану КТЗ.

Першою глобальною Міністерською конференцією з БДР у Москві (листопад 2009) проголошено: “Десятиліття із забезпечення БДР 2010–2020”. Мета десятиліття – зменшення рівня смертності на дорогах на 50 %. Встановлено п'ять головних завдань для урядів. Одне з п'яти – це безпечність транспортних засобів.

Наслідки відступу норм законодавства від положень Концепції реформування системи технічного огляду та Директиви 2009/40/ЄС (замінила Директиву 96/96/ЄС):

- Понизиться рівень безпечності автомобільних транспортних засобів і транспортних потоків, в яких братимуть участь технічно несправні транспортні засоби (зростуть смертність, каліцтва пасажирів, як через несправні, так і через інші КТЗ, що рухаються поруч, зростуть шкідливі викиди), через необов'язковість підтримування задовільного

¹ (<http://eurodocs.sdla.gov.ua/DocumentView/tabid/28/ctl/Edit/mid/27/ID/10002021/Lang/Default.aspx>)

² (<http://eurodocs.sdla.gov.ua/DocumentView/tabid/28/ctl/Edit/mid/27/ID/10007492/Lang/Default.aspx>)



технічного стану, що забезпечується періодичними перевірками.

- Погіршиться транзитна та інвестиційна привабливість України.

- Ймовірні проблеми щодо досягнення задекларованого підписання Президентом України Угоди про асоційоване членство Україна–ЄС, оскільки цією Угодою передбачено впровадження Україною Директиви 96/96/ЄС.

- Зменшиться пересування громадян України за кордон з метою ведення бізнесу, якщо пропуск українських транспортних засобів, з неперевіченим в Україні технічним станом, через державний кордон України з державами-членами ЄС та державами-членами Митного союзу буде обмежено або взагалі прикорочено, що потягне за собою економічні

збитки. Українці втратять можливість маятникової міграції на своїх автомобілях, що створить соціальну напруженість у суспільстві (у 2009 році через кордони з ЄС пропущено 1 977668 одиниць КТЗ, а через кордони з Республікою Беларусь та Російською Федерацією – 779 707 одиниць КТЗ).

- З боку держав, де перевіряють технічний стан КТЗ, можливе перешкодження автомобільному туризму громадян України.

- Внаслідок відміни перевірки технічного стану легкових автомобілів громадян, що приносило 85% доходів 1300 уповноваженим на таку діяльність суб'єктам господарювання, більшість з них збанкрутує, бо придбані засоби виробництва не потрібні для іншої діяльності – це втрата 5 тис. робочих місць.

*Додаток 1
Витяг з Договору ЄС*

КОНСОЛІДОВАНІ ВЕРСІЇ ДОГОВОРУ ПРО ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ ТА ДОГОВОРУ ПРО ФУНКЦІОНУВАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2010/С 83/01)³

ГЛАВА 2

ПРАВОВІ АКТИ СОЮЗУ, ПРОЦЕДУРИ УХВАЛЕННЯ ТА ІНШІ ПОЛОЖЕННЯ

СЕКЦІЯ 1 ПРАВОВІ АКТИ СОЮЗУ

Стаття 288

Для виконання повноважень Союзу установи ухвалюють регламенти, директиви, рішення, рекомендації та висновки.

Регламент має загальне застосування. Він є обов'язковим у повному обсязі та повинен прямо застосовуватися в усіх державах-членах.

С 83/172 UA Офіційний вісник Європейського Союзу 30.3.2010

Директива є обов'язковою щодо результату, якого необхідно досягти, для кожної держави-члена, якій її адресовано, проте залишає національним органам влади вибір форми та засобів.

Рішення є обов'язковим у повному обсязі. Якщо рішення визначає тих, кому воно адресовано, воно є обов'язковим лише для них.

Рекомендації та висновки не є зобов'язальними.

³ <http://eurodocs.sdla.gov.ua/DocumentView/tabid/28/ctl/Edit/mid/27/ID/10007492/Lang/Default.aspx>



Додаток 2
Витяг з Директиви 2009/40/ЄС

ДОДАТОК I⁴ КАТЕГОРІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ПЕРЕВІРКАМ НА ПРИДАТНІСТЬ ДО ЕКСПЛУАТУВАННЯ І ПЕРІОДИЧНІСТЬ ТАКИХ ПЕРЕВІРОК

Категорії транспортних засобів	Періодичність перевірок
1. Транспортні засоби для перевезення пасажирів, що мають понад 8 місць, не враховуючи місця водія	Через рік після початку експлуатації і далі щорічно
2. Вантажні транспортні засоби з максимальною допустимою масою понад 3,5 т	Через рік після початку експлуатації і далі щорічно
3. Причепи та напівпричепи з максимальною допустимою масою понад 3,5 т	Через рік після початку експлуатації і далі щорічно
4. Таксі, швидка допомога	Через рік після початку експлуатації і далі щорічно
5. Вантажні транспортні засоби, що мають принаймні чотири колеса, з максимальною допустимою масою не більше 3,5 т, за винятком сільськогосподарських тракторів і машин	Через чотири роки після початку експлуатації і далі кожні два роки
6. Транспортні засоби для перевезення пасажирів, що мають принаймні чотири колеса, і не більше 8 місць, не враховуючи місця водія	Через чотири роки після початку експлуатації і далі кожні два роки

⁴ <http://eurodocs.sdla.gov.ua/DocumentView/tabid/28/ctl/Edit/mid/27/ID/10007492/Lang/Default.aspx>

МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ФОРУМ 2011 РОКУ:



НОВІ ПЕРСПЕКТИВИ

25–27 травня 2011 року у місті Лейпциг (Німеччина) відбувся Міжнародний транспортний форум (МТФ), в якому взяли участь Міністри транспорту 52 країн-членів МТФ: Німеччини, України, Вірменії, Австралії, Азербайджану, Білорусі, Бельгії, Боснії та Герцоговини, Болгарії, Канади, Кореї, Данії, Іспанії, Естонії, США, РФ, Франції, Грузії, Угорщини, Індії, Ісландії, Італії, Японії, Латвії, Литви, Мексики, Молдови, Чорногорії, Норвегії, Нідерландів, Польщі, Португалії, Румунії, Великобританії, Словаччини, Швеції, Швейцарії, Туреччини та інших країн ЄС. Крім того, до обговорення були залучені провідні неурядові “гравці транспортного ринку”.

За підсумками МТФ Міністерство інфраструктури України розглядає можливість створення спільного виробництва мікроавтобусів Львівським автобусним заводом та компанією “Рено”. Про це повідомив Віце-прем’єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков. “Ми домовились про спільний проєкт — у першу чергу мова йде про виробництво мікроавтобусів”, — сказав Міністр.

За словами Віце-прем’єр-міністра України, також розглядається можливість налагодження спільного виробництва автобусів швидкої допомоги для потреб Львова у контексті проведення Євро-2012.

За матеріалами www.mtu.gov.ua