

**Левченко Олександр Вікторович**

*Старший державний інспектор Відділу Державного нагляду (контролю) у Харківській області, кандидат технічних наук*

**Огризько Олександр Григорович**

*Старший державний інспектор Відділу Державного нагляду (контролю) у Харківській області*

**Корольков Віталій Миколайович**

*Старший державний інспектор відділу державного контролю на автомобільному транспорті Департаменту державного контролю на транспорті, Державна служба безпеки України на транспорті (Укртрансбезпека)*

## **ЧОТИРИ КРОКИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – досі є болючим питанням державного рівня. По-перше, смертність на дорогах України залишається найвищою в Європі. Особливо вражає цей показник відносно кількості автомобілів – він майже в 10 разів вище, ніж у Великобританії і в три рази, ніж у Польщі. По-друге, держава Україна на даний час не має концепцію/стратегію у питанні безпеки дорожнього руху та сучасної нормативної бази.

Існуючій системі правопорушень треба протиставити державну надійну та сучасну систему захисту, як у США, тому що там вона характеризується жорстким впливом органів влади, глибокою структурою, ефективністю, яка перевірена часом.

Починати треба саме з галузі автомобільних перевезень. Тут потрібно звернути увагу на порушення норм Закону України «Про автомобільний транспорт», а саме: вимог до режиму праці та відпочинку, питань забезпечення справного технічного стану, відповідності конструкції транспортного засобу. Стомленість водія або перевищення швидкості, відмова систем активної безпеки викликає виїзд автомобіля на зустрічну смугу, а його невідповідність конструкції

в забезпеченні безпеки перевезення пасажирів – до жахливих наслідків під час аварій.

Пропонується наступні чотири кроки підвищення рівня безпеки:

1. Створення Державою умов по оновленню структури автомобільного транспорту, особливо – пасажирського. Суттєвим моментом цього кроку є – урегулювання тарифів на перевезення пасажирів при умові повної легалізації бізнесу. Постає гостре питання: як зберегти плату за проїзд чесному підприємцю та отримати компенсацію за пільгові перевезення.

2. Введення нових стандартів в безпеці руху пасажирського транспорту, нових вимог до його обладнання - сертифікації, ліцензування. Перевірки технічного стану.

З 6 липня 2022 року в Європейському Союзі до легкових автомобілів застосовуються так звані правила Event Data Recorder (реєстратор даних подій). Правила регламентують обов'язкову наявність в нових конструкціях автомобілів «чорної скриньки» — автоматичного контролю та запису даних у разі автомобільної аварії.

Тому в Україні потрібна як найшвидша розробка закону та державного стандарту з обов'язковим введенням правил EDR, згідно вимогам NHTSA (Національної адміністрації безпеки дорожнього руху Департаменту транспорту США), та застосуванням універсальної системи Bosch Crash Data Retrieval (CDR) – системи отримання даних про ДТП. Це швидко та докорінно змінить всю сутність контролю ДТП, автотехнічної експертизи, стимулює оновлення парку техніки перевізників, вплине на показники смертності на автошляхах.

Перевірку технічного стану потрібно як можна швидше узгодити на законодавчому рівні (змін у ст. 23 ЗУ «Про автомобільний транспорт»). Можливість перевірки стану колісних транспортних засобів необхідно здійснювати представниками Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки) тільки під час планових та позапланових перевірок.

3. Переобладнання та сертифікація автобусів з вантажопасажирських у пасажирські повинно вирішено назавжди шляхом ЗАБОРОНИ їх експлуатації на

міжобласних, міжміських пасажирських маршрутах. Обов'язкове їх обладнання тахографами – становить вочевидь єдиним правовим рішенням у боротьбі з порушеннями режиму труда та праці.

Посилення контролю за страхуванням пасажирів міжміських та міжобласних маршрутів інспекторами ДСБТ та представниками МТСБУ, а саме документального супроводження перевезення теж підвищить відповідальність перевізника.

4. Зміни філософії/концепції діяльності та введення нових можливостей представників центральних органів виконавчої влади, - співробітників ДСБТ.

З 2021 року ДСБТ взяла курс на очищення від корупції та переходу на автоматичний режим фіксації порушень. З жовтня 2022 року працівники Укртрансбезпеки обов'язково проводять свою роботу під відеоспостереженням.

Крім цього, під час рейдових перевірок у разі виникнення у інспектора ДСБТ обґрунтованих фактів несправного технічного стану колісного транспортного засобу (двигуна або систем безпеки) – потрібно ввести такі функції, як: супровід автомобіля на найближчу акредитовану станцію технічного обслуговування для позапланової перевірки його технічного стану; вилучення (з подальшим відчуженням на користь ТРО) транспортного засобу у випадках злісного та систематичного порушення його власником транспортного законодавства.

З метою посилення функції державного нагляду за додержанням вимог законодавства на автомобільному та міському електричному транспорті, окрім планових, позапланових та рейдових перевірок (частина 14 ст. 6 ЗУ «Про автомобільний транспорт»), необхідно ввести функцію – патрулювання та візуальний моніторинг з використанням камер зовнішнього спостереження МВС.

Перш за все, це потрібно для боротьби з таким системним явищем, як неліцензовані пасажирські перевезення, розробки автоматичної системи виявлення порушників закону на основі порівняння даних моніторингу камер з базою державних номерів транспортних засобів, які здійснюють приміські та

міжобласні перевезення пасажирів, передачі доказової бази в правоохоронні органи.

### **Список використаних джерел**

1. <http://zakon.rada.gov.ua>
2. <http://kmu.gov.ua>