

Андрій Одарченко,

заступник директора Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, м. Кропивницький, Україна

Сергій Олексієнко

викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету №2 Донецького державного університету внутрішніх справ, м. Кропивницький, Україна

ЩОДО ПИТАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ДОСВІДУ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОХОДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Технічний огляд транспортних засобів є важливою складовою процесу забезпечення безпеки та ефективності транспортного руху. Впровадження досвіду організації проходження технічного огляду має вирішальне значення для покращення стану автопарку та забезпечення безпеки на дорогах.

Ця наукова розвідка присвячена дослідженню питань впровадження досвіду організації проходження технічного огляду транспортними засобами з метою розгляду різних аспектів цього процесу, аналізу наявного досвіду та розробки рекомендацій щодо покращення організації технічного огляду.

Збільшення кількості автотранспорту та його використання у сучасному світі ставлять перед нашим суспільством нові виклики. Забезпечення безпеки та надійності транспортних засобів стає першочерговим завданням, яке вимагає ефективного технічного контролю.

Оптимізація процесу проходження технічного огляду транспортними засобами включає в себе різні аспекти, від удосконалення законодавчої бази до забезпечення ефективної організації інспектування та оцінки технічного стану автомобілів. Ефективне впровадження досвіду організації проходження технічного огляду відіграє важливу роль у підвищенні рівня безпеки та надійності автотранспорту.

Також зазначимо, що питання відновлення в Україні проведення обов'язкового проходження технічного огляду особистих транспортних засобів час від часу стає питанням №1 у ЗМІ та соціальних мережах, спонукає «ламати списи» противників та прихильників при доведенні правильності своїх тверджень.

Нагадаємо, що проходження обов'язкового технічного контролю для окремих категорій транспортних засобів було скасовано відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» [1], а основною причиною прийняття цього закону, на думку його авторів, став той факт, що «чинна система технічного огляду не дозволяє забезпечити реальний контроль за технічним станом транспортних засобів», а зумовлено це тим, що «... у більшості випадків (за

оцінками експертів, близько 90 %) власники транспортних засобів отримують талон про проходження технічного огляду без здійснення перевірки, за допомогою налагоджених корупційних схем. За оцінками експертів, щороку обсяг таких неофіційних платежів становить близько мільярда гривень» [2]. Проведені у подальшому соціологічні опитування засвідчили потенційну правдивість наведених підозр, а автори закону та їх послідовники склали першу, найбільш чисельну групу зазначеної нами дискусії, які корупційну складову вважали головною підставою до скасування техогляду.

Аналізуючи точку зору їхніх опонентів слід зазначити, що в основному вона зводиться до тези що неспроможність влади побороти корупцію у окремій галузі змушує це визнати на державному рівні та діяти таким кардинальним і майже неправовим методом. При цьому вони передбачали збільшення кількості ДТП через несправність транспортних засобів а також посилялися на досвід багатьох розвинених країн світу, де така проблема вирішена і система проходження техогляду всіма транспортними засобами функціонує на належному рівні без будь-яких проблем.

Саме тому актуальним на нашу думку здійснити аналіз законодавства, що регулює сферу проходження технічного огляду автотранспорту у окремих розвинених країнах світу.

Звертаючись, в першу чергу, до досвіду країн-членів Європейського Союзу слід зазначити, що Директива Європейського Союзу 2014/45 від 3 квітня 2014 року [3] зобов'язує всі держави-члени проводити періодичні перевірки безпеки та викидів (перевірки працездатності) більшості типів автотранспортних засобів, включаючи легкові автомобілі, вантажівки, причепа, трактори з розрахунковою швидкістю понад 40 км/год і з 1 січня 2022 року - мотоцикли з об'ємом двигуна понад 125 см³. Вона також визначає мінімальні вимоги до цих перевірок та їх інтервали. Для транспортних засобів до 3,5 т і тракторів перший контроль повинен відбутися не пізніше, ніж через 4 роки після першої реєстрації та з частотою до 2 років після цього. Транспортні засоби вагою понад 3,5 т повинні пройти перевірку не пізніше, ніж через 1 рік після першої реєстрації та кожного року в наступному.

Аналізуючи порядок проходження технічного огляду автомобілів у Німеччині слід зазначити, що сам техогляд у Німеччині ввели ще в далекому в 1951-му для «перевірки безпеки експлуатації транспортних засобів. У 2010 році до обов'язкових параметрів перевірки додали проведення досліджень вихлопних газів, які впливають на екологію – техогляд був доповнений контролем емісії відпрацьованих газів Abgasuntersuchung (AU), який до цього проводився окремо [4].

За послугою техогляду в Німеччині можна звернутися на будь-який авторизований сервісний центр (Werkstatt). Якщо транспортний засіб не проходить техогляд, його власник отримує список з недоліками, які має виправити за місяць. Після цього автомобіль знову оглядають спеціалісти» [5].

Особливостями національного законодавства Німеччини є те, що «нові автомобілі проходять вперше лише після чотирьох років експлуатації, а потім – кожні два роки. Термін наступного обов'язкового техогляду можна перевірити на спеціальному жетоні, який кріпиться на задній номерний знак авто. Його колір означає рік, а цифрою позначено місяць наступного огляду [5]. Під час техогляду працівник сервісу перевіряє автомобіль повністю - огляд транспортного засобу проходить за принципом конвеєра, коли транспортні засоби проходить перевірку на випробувальних стендах один за іншим. Особливо звертають увагу на те, чи готовий транспорт до безпечної участі в дорожньому русі - паси безпеки, справність світлових приладів, перевіряють шини, кермовий та гальмівний механізми тощо. Отримання фактичних даних про автомобіль і порівняння з цільовими значеннями частково автоматизовано, при цьому випробування освітлювального обладнання на ряді станцій технічного контролю виконуються роботом.

Розкриваючи актуальне для нашої країни питання корупції, то у Німеччині такі ризики виключені, оскільки порушення у сфері автотранспорту суворо карається штрафами, а якщо авто не пройшло огляд до планової дати, його водій не може брати участь у дорожньому русі.

У Польщі технічний огляд є обов'язковими для всіх авто, за винятком легких причепів. Станцій огляду є приватними, знайти їх не складає труднощів, адже кожний охочий може скористатися он-лайн картою та підібрати найвигідніше для себе розташування. Усі станції також проходять перевірки та відповідно сертифікуються.

Вказана на сайтах і цінова політика. Тож клієнти перед поїздкою на станцію вже попередньо проінформовані і про вартість послуги. Для легкових автомобілів перший техогляд повинен бути виконаний протягом трьох років з дати першої реєстрації, другий – протягом двох років, кожне наступне дослідження технічного стану авто проводиться не рідше одного разу на рік.

Технічна процедура проходження майже тотожна тій, що здійснюється в Німеччині – в першу чергу перевіряється емісія вихлопних газів. Якщо все добре, то машина йде на друге коло – безпосередньо перевірку технічного стану самого авто. Важливою частиною технічного огляду є перевірка механічного стану та функціонування гальмівної системи, усіх колодок, тросів і дисків тощо. За цим оцінюється система кермування, у тому числі кути установа коліс. Інспектор обов'язково зверне увагу на поле огляду автомобіля, стан скла, дзеркал, фари і електрообладнання. Далі – осі, колеса, шини та підвіска, шасі, функціонування двигуна, а також стан кабіни і кузова. Наостанок – ремені і подушки безпеки і, традиційно, наявність аварійного трикутника, аптечки. Якщо ж виявлено несправності, то на їх усунення надається 14 днів. Поки недоліки не усунені, їздити на такій автівці заборонено [6].

У разі наявності дефектів, які не становлять суттєвої загрози безпеці (простішими словами – техогляд не пройдений, але експлуатація не заборонена) –

водій отримає висновок про негативний результат проходження ТО, та перелік виявлених дефектів, які необхідно ліквідувати протягом 14 днів. Потім – знову на станцію контролю, де при діагностиці будуть перевірені лише зафіксовані у приписі несправності [7].

Інформація про несправності та загальні результати техогляду одразу відправляється до Центрального реєстру (пол. Centralna Ewidencja Pojazdów). Це дозволить іншим фірмам, якщо водій вирішує змінити станцію, дізнатися про причини, за якими цей автомобіль не пройшов техогляд [6].

Власник авто також зможе пройти повний техогляд ще раз після закінчення 14 днів, але вже на іншій станції і платити за нього доведеться в повній мірі. Навіть якщо хтось «не згоден» з висновком контролера і хоче вдатися до послуг іншого, то вже всі наступні станції побачать дані попереднього огляду, зайшовши до цієї бази.

За такого механізму немає можливості усунення несправності в ході техогляду - якщо фахівець виявить будь-який дефект у роботі автомобіля, що спричинив відмову в проходженні техогляду, він буде зобов'язаний повідомити про нього в центральний реєстр, вказавши код несправності. Також немає можливості перервати техогляд, якщо виявлено серйозну несправність, отже, водій не зможе вимагати повернення витрачених коштів.

Стимулювання штрафами щодо проходження техогляду авто, на думку громадськості, є дієвим механізмом, адже за прострочення техогляду на водіїв чекають немалі грошові стягнення.

Аналізуючи досвід Японії у досліджуваній сфері слід зазначити, що після певного періоду часу в Японії перевірка придатності до експлуатації ТЗ (так звана перевірка «Shaken») є обов'язковою для будь-якого ТЗ, нового або бувшого у використанні. Інспекція проводиться для виявлення будь-яких недоліків та незаконних модифікацій ТЗ. Компетентним органом у цій системі є Міністерство земель, інфраструктури, транспорту та туризму Японії [8].

Вказане Міністерство проводить перевірку ТЗ, щоб перевірити, чи всі ТЗ, які є учасниками дорожнього руху, знаходяться в належному стані та безпечні для водіння. Також в ході такої інспекції перевіряється будь-яка незаконна модифікація ТЗ. Якщо виявлено порушення, рух такого ТЗ забороняється. Перевірка ТЗ повинна здійснюватися у авторизованому сервісному гаражі або в Транспортному бюро. Shaken має бути проведена принаймні за місяць до закінчення строку попередньої перевірки.

Перевірка ТЗ включає огляд: зовнішнього вигляду – перевірка на предмет того, чи не було здійснено занадто багато модифікацій на ТЗ. Зовнішній вигляд повинен відповідати японському Закону про транспорт; спідометра; фар; гальм; вирівнювання колеса - перевірка, чи правильно вирівняні колеса; ходової частини; вихлопів – перевірка на належну емісію монооксиду вуглецю та вуглеводнів; інтер'єр ТЗ також повинен відповідати японському Закону про транспорт; пасажирська та водійська сторона повинна бути в належному стані [8].

Після успішного огляду власнику ТЗ видається новий сертифікат Shaken. Наклейка розміщується на вітровому склі ТЗ. ТЗ відправляється на ремонт та повторну перевірку, якщо він не проходить однієї зі складових частин перевірки.

Отже, розглянувши лише декілька прикладів процедури проходження технічного огляду автомобіля в розвинених країнах світу необхідно зробити висновок, що:

1. Проходження транспортними засобами технічного огляду є необхідним елементом публічної безпеки і є обов'язковим у переважній більшості провідних країн світу.

2. Необхідно проаналізувати досвід провідних країн Європейського Союзу та світу у досліджуваній сфері, адаптувати його до українських реалій шляхом розробки вітчизняного законодавчого акту, який би комплексно охоплював проблему а також імплементації окремих норм міжнародного законодавства в чинне та перспективне законодавство.

3. Для цього на загальнодержавному рівні необхідно здійснити низку заходів, серед яких проведення антикорупційної експертизи чинного та перспективного законодавства у досліджуваній сфері; впровадження дворівневої системи станцій технічного обслуговування; залучення експертів (проведення експертних досліджень) у всіх без виключення випадках, передбачених нормами чинного законодавства, під час дорожньо-транспортних пригод; залучення до обговорення перспективного законодавства найбільш широкого спектру суспільства.

Слід зазначити, що майже кожна із наведених нами пропозицій потребує власного комплексного дослідження, що в подальшому ми й плануємо здійснити.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень. Закон України від 05.07.2011 №3565-VI Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 5, ст.34. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3565-17> (дата звернення – 20.02.2023).

2. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень». URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=40171&pf35401=189806> (дата звернення – 20.02.2023).

3. Директива Європейського парламенту і Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність. URL: <https://bit.ly/3uJb1Ij> (дата звернення – 23.02.2023).

4. ДЕКРА розповіла навіщо потрібен техогляд автомобіля і як це працює в цивілізованих країнах? Трансмагістраль. URL: <https://www.transmagistral.com.ua/why-you-need-a-car-inspection/> (дата звернення – 23.02.2023).

5. Техогляд по німецьки: на першому місці безпека водія. URL: <https://bit.ly/3fFYwZK> (дата звернення – 23.02.2023).

6. Фотофіксація та єдиний реєстр: як у Чехії та Польщі здійснюють технічний стан авто та чого чекати українцям. Дзвін. URL: <https://bit.ly/2RV1qkB> (дата звернення – 23.02.2023).

7. Як проходять обов'язковий техогляд у Польщі та скільки він коштує. URL: https://auto.24tv.ua/tag/zakonodavstvo_tag73 (дата звернення – 23.04.2021).

8. Кулик О. Реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів в Україні на основі кращих європейських практик. Дослідження. К.: ГО «Український центр європейської політики», 2019. 68 с.

Вадим Пясковський

кандидат юридичних наук, професор, професор кафедри криміналістики та судової медицини Національної академії внутрішніх справ, м. Київ, Україна

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ ТА БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ

Україна вже майже десять років переживає непростий період в історії своєї державності, який почався 2014 року. Однак, найбільш драматичним етапом відбудови незалежності держави стало відкрите вторгнення Російської Федерації 24 лютого 2022 року на нашу територію. Цей конфлікт показав, як важливо забезпечити публічний порядок та безпеку в умовах воєнного стану.

У сучасних умовах забезпечення публічного порядку та безпеки є надзвичайно важливим завданням для будь-якої держави. Однак, коли виникає необхідність введення воєнного стану, це завдання стає ще більш актуальним і складним, оскільки умови воєнного стану вимагають особливого підходу до їх забезпечення.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [1].

З метою забезпечення публічного порядку та безпеки можуть використовуватися різноманітні заходи, включаючи введення додаткових обмежень на права та свободи громадян, розгортання додаткових сил безпеки, включаючи армію та поліцію, використання технологій для забезпечення безпеки та інші заходи. При цьому, важливо також організувати ефективний контроль та регулювання заходів, що вживаються. Зокрема, влада повинна мати ефективні механізми для контролю за використанням сил безпеки та захисту прав та свобод громадян.

Одним з головних питань, пов'язаних із забезпеченням публічного порядку та безпеки в умовах дії воєнного стану, є питання забезпечення прав та свобод громадян, оскільки воєнний стан зазвичай передбачає обмеження деяких із них з