



УКРАЇНСЬКИЙ ЦЕНТР
ЄВРОПЕЙСЬКОЇ
ПОЛІТИКИ

Ольга Кулик

РЕФОРМУВАННЯ ПРОЦЕДУРИ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ НА ОСНОВІ КРАЩИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРАКТИК

#дослідження

© 2019, ГО «Український центр європейської політики»

© Дизайн та верстка: Олександр Іванов

Рецензія:

Любов Акуленко

Виконавчий директор ГО «Український центр європейської політики»

Дослідження

РЕФОРМУВАННЯ ПРОЦЕДУРИ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ НА ОСНОВІ КРАЩИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРАКТИК

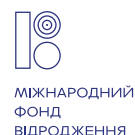
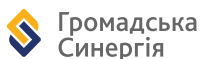
Ольга Кулик

Аналітик громадської організації

«Український центр європейської політики»

Даний документ був підготовлений в рамках проекту програми Матра, що фінансується Міністерством закордонних справ Королівства Нідерландів та в межах Ініціативи з розвитку аналітичних центрів в Україні, яку виконує Міжнародний фонд «Відродження» у партнерстві з Ініціативою відкритого суспільства для Європи (OSIFE) за фінансової підтримки Посольства Швеції в Україні. А також за фінансової підтримки Європейського Союзу та Міжнародного фонду «Відродження» в рамках грантового компоненту проекту «Громадська синергія» під егідою Української сторони Платформи громадянського суспільства Україна-ЄС.

Думки та позиції викладені у документі є відповідальністю авторів та не обов'язково відображають позицію Міністерства Закордонних справ Королівства Нідерландів, Посольства Швеції в Україні, Європейського Союзу, Міжнародного фонду «Відродження», Ініціативи відкритого суспільства для Європи (OSIFE) та проекту «Громадська синергія».



ЗМІСТ

4	Анотація
5	Список умовних позначень
6	Вступ
9	1. МІЖНАРОДНІ ВИМОГИ ТА ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ПРАВИЛ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ
9	1.1. ОГЛЯД МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ ТА УГОД
9	1.1.1. Конвенція про дорожній рух
9	1.1.2. Європейська Угода 1971 р.
9	1.1.3. Віденська Угода 1997 р.
10	1.1.4. Зведена резолюція про дорожній рух
11	1.2. АНАЛІЗ ACQUIS ЄС
11	1.2.1. Директива № 2014/45/ЄС
18	1.2.2. Директива № 2014/47/ЄС
24	1.3. ВИСНОВКИ
27	2. ОГЛЯД СВІТОВИХ МОДЕЛЕЙ ПЕРІОДИЧНОЇ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ
31	2.1. Литовська республіка
32	2.2. Швеція
32	2.3. Латвійська республіка
33	2.4. Японія
34	2.5. Сполучені Штати Америки
37	2.6. ВИСНОВКИ
39	3. УКРАЇНЬСЬКА МОДЕЛЬ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
39	3.1. Аналіз національного законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів
46	3.2. Огляд національного законодавства у сфері придорожніх перевірок транспортних засобів
48	3.3. Заходи, що мають бути здійснені для забезпечення виконання положень Угоди про асоціацію, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106
50	3.4. Економіка внесення змін до системи обов'язкового технічного контролю транспортних засобів
50	3.5. Результати соціологічного дослідження
51	3.6. ВИСНОВКИ
53	4. ЧИ ПОТРІБНІ ЗМІНИ В ПРОЦЕСІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ? ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ
55	Додатки

Анотація

Метою цього дослідження є пошук рішень щодо запровадження змін в процесі технічного контролю ТЗ в Україні, які зможуть підвищити рівень безпеки на дорогах і одночасно мінімізують корупційні ризики.

У дослідженні викладено результати аналізу, здійсненого аналітиком громадської організації «Український центр європейської політики», міжнародних зобов'язань України у сфері періодичних технічних перевірок ТЗ на придатність до експлуатації та придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ, положень acquis ЄС у цій сфері, практичний досвід країн світу в організації процесу здійснення періодичної технічної перевірки ТЗ, стан справ в Україні та пропозиції, які, на думку громадської організації «Український центр європейської політики», допоможуть змінити поточну ситуацію на краще.

На нашу думку, результати проведеного дослідження будуть цікавими для осіб, які пов'язані з проведенням обов'язкового технічного контролю в Україні, а також тим, хто задіяний у формуванні політики держави у цій сфері, і практикам – особам, які надають послуги з проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ.



Список умовних скорочень ○ ○ ○

КМУ — Кабінет Міністрів України

ВРУ — Верховна Рада України

Мінінфраструктури — Міністерство інфраструктури України

МВС — Міністерство внутрішніх справ України

ДТП — дорожньо-транспортна пригода

OBD — вбудовані системи діагностики

ТЗ — колісний транспортний засіб

ЄС — Європейський Союз

ЄК — Європейська Комісія

Центри тестування — суб'єкти господарювання, які уповноважені компетентними органами та надають послуги з періодичної технічної перевірки ТЗ

Укртрансбезпека — Державна служба України з безпеки на транспорті

МСТО — Міжнародний сертифікат технічного огляду

Європейська Угода 1971 р. — Європейська Угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали, відкрити для підписання у Відні 8 листопада 1968 року

Віденська Угода 1997 р. — Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів, вчинена 13 листопада 1997 р. у Відні

Женевська Угода 1958 р. — Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписана 20 березня 1958 р. в Женеві, з поправками 1995 р.

Угода про асоціацію — Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Конвенція про дорожній рух — Конвенція про дорожній рух, підписана 8 листопада 1968 р. у Відні

ЄУТР — Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, укладена 1 липня 1970 р. в Женеві

Директива № 2009/40/ЄС — Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради «Про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування» від 6 травня 2009 р.

Директива № 2014/45/ЄС — Директива № 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради «Про періодичні тестування на придатність до експлуатації для моторних транспортних засобів та їх причепів і припиняє дію Директиви № 2009/40/ЄС» від 3 квітня 2014 р.

Директива № 2014/47/ЄС — Директива № 2014/47/ЄС Європейського Парламенту і Ради «Про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви № 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність» від 3 квітня 2014 р.

Законопроект № 4683 — Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу», зареєстрований у ВРУ 17.05.2016 за № 4683

Законопроект № 7317 — Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері забезпечення експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», зареєстрований у ВРУ за 17.11.2017, № 7317

ООН — Організація Об'єднаних Націй

Вступ

У цьому дослідженні основну увагу приділено питанню періодичних перевірок щодо придатності транспортних засобів (далі – ТЗ) до експлуатації (технічного контролю або технічної перевірки, або що звичніше для нас – технічного огляду), що базуються на вимогах міжнародного та європейського законодавства, світової практики у проведенні таких перевірок, а також розглянуто поточний стан справ і перспективи із законодавчого й організаційного врегулювання цього питання в Україні.

Безпечні ТЗ відіграють вирішальну роль у запобіганні аварій та зменшенні ймовірності отримання у них серйозних травм як водіями та пасажирями, так і іншими учасниками дорожнього руху. Існує низка Правил ООН (UN Regulations)¹ щодо безпеки ТЗ (фронтальний та боковий захист від удару, обладнання ремнями безпеки та подушками безпеки, системою електронного контролю стабільності тощо), які, якщо їх застосувати до виробничих стандартів, потенційно можуть зберегти багато життів. Без цих базових стандартів значно збільшується ризик дорожньо-транспортних пригод (ДТП) та тяжкості наслідків.

Разом з цим, під час експлуатації ТЗ їхні несправні системи, обладнання та складові частини, такі як гальма, світлові прилади, шини та інші, можуть призвести до смертельних аварій, впливаючи на здатність водія зберігати контроль над своїм автомобілем. Перевірка та обслуговування цих систем, обладнання та їхніх частин має вирішальне значення для гарантування безпеки людей, які знаходяться як в автомобілі, так і поза ним.

Відповідно до дослідження, проведеного Департаментом транспорту у Великобританії (2005 р.), ДТП, що виникли внаслідок технічної несправності ТЗ, становили біля 1,5 % загальної кількості аварій². За іншими даними (2010 р.), в ЄС цей показник складає до 6 % аварій, що призводять до 2 000 смертельних випадків та ще великої кількості травмованих щорічно.

1) Правила ООН, додані до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, від 20 березня 1958 року, з поправками 1995 року (Женевська Угода 1958 р.), до якої Україна приєдналася Законом України від 20.02.2000 № 1448-III

2) A review of accidents and injuries to road transport drivers / European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), 2010

Крім того, технічні несправності збільшують шкідливі викиди (наприклад, CO, HC, NO та CO₂) в середньому на 1,2 % і 5,7 %, і до 20 разів для конкретних транспортних засобів.

Найбільш поширена несправність була виявлена з гальмовими системами. Німецький інститут досліджень аварій (Institut für Unfallanalysen, 2008 р.) виявив несправність гальмової системи як найбільш поширений технічний недолік ТЗ (вантажівок). Це часто пов'язано з недостатньою технічною підтримкою, тобто несвоечасним або неповним технічним обслуговуванням та ремонтом ТЗ.

Пошкоджені або невідповідні шини також можуть призвести до втрати керування водієм і серйозних аварій. Причинами можуть бути недостатній тиск в шинах, навантаження на них з перевищенням допустимих технічних параметрів, неправильне встановлення або виготовлення шин з порушенням технології, а також надмірне використання шин, коли її протектор зменшується до небезпечної величини або взагалі стирається (так звані «лісі» шини).

Згідно зі статистичними даними щодо скоєних в Україні у 2017 р. ДТП³, з причини «керування несправним транспортним засобом», як основної, сталося «лише» 38 ДТП з постраждалими, у яких 2 особи загинули та 51 особа отримала травми, в той час, у випадках, коли ця причина зазначена як супутня – 198 ДТП, з них 28 ДТП з постраждалими, у яких 6 осіб загинули та 32 особи отримали травми. За даними статистики⁴ протягом січня – липня 2018 р. з причини «керування несправним транспортним засобом», як основної, сталося вже 31 ДТП з постраждалими, у яких 2 особи загинули та 40 осіб отримали травми, з супутньої – 93 ДТП, з них 20 ДТП з постраждалими, у яких 3 осіб загинули та 25 осіб отримали травми.

Національна статистика, з одного боку, повинна нас тішити, бо кількість і тяжкість скоєних з вказаної причини ДТП є незначними, зокрема у відсотковому вираженні до загальних цифр аварійності (у минулому році тільки 0,10 – 0,14 % від загальної кількості ДТП з постраждалими, протягом січня – липня 2018

3) Статистичні дані, оприлюднені Департаментом патрульної поліції Національної поліції

4) Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.07.2018

р. – 0,11 %), але з іншого боку, з огляду на середній вік автопарку українських власників, який становить близько 20 років, та на схильність українців економити на технічному обслуговуванні ТЗ, ця статистика навряд чи відображає реальні показники (враховуючи європейські дані щодо аварійності й те, що автомобілі в країнах ЄС значно «молодші» за терміном експлуатації, та й усі вони проходять періодичні перевірки придатності до експлуатації).

Іншим аспектом є практичне неконтрольоване ввезення в Україну великої кількості вживаних ТЗ європейської та іншої реєстрації, які невідомо чи відповідають мінімальним технічним вимогам для безпечного їх експлуатування, в тому числі за екологічними параметрами.

Також за останні роки на українських дорогах збільшилася частка ТЗ, що експлуатувалися в США та виготовлені за технічними вимогами саме для американського ринку, які, певною мірою, відрізняються від європейських вимог щодо конструкції ТЗ, їхнього обладнання та частин (зокрема стосовно світлових приладів, лобового скла та ін.).

Ще одним аспектом є несанкціоноване внесення змін (переобладнання) до конструкції автомобілів їх власниками (зокрема, встановлення додаткових або невідповідних світлових приладів, втручання в гальмову систему, підвіску, систему випуску відпрацьованих газів тощо), що найчастіше несуть загрозу безпеці дорожнього руху та довкіллю за відсутності періодичного технічного огляду та належного контролю на українських дорогах.

ЄС приділяє значну увагу регулюванню питань безпечності ТЗ, що рухаються дорогами його держав-членів, протягом усього їхнього життєвого циклу, як на стадії виробництва, введення в експлуатацію та першої реєстрації

ТЗ, так і під час безпосередньої експлуатації. Наявність на дорогах ТЗ, що мають технічні недоліки, підвищує ризик настання аварій, травм та смертельних наслідків.

Так, німецька «Асоціація технічних інспекційних інженерів» (VdT V) в середині листопада 2017 р. представила черговий рейтинг надійності автомобілів з пробігом, що продаються в Німеччині, - «T V Report 2018». При складанні звіту фахівцями була врахована інформація про проведені протягом останнього звітного року технічні огляди 8,8 мільйонів ТЗ 225 поширених на європейському ринку моделей, розділених на кілька вікових груп. Для ТЗ вікової групи «від 2 до 3 років» показник відсотку несправностей від усієї кількості перевірених ТЗ склав від 2 % до 12,6 %, вікової групи «від 4 до 5 років» - від 3,9 % до 20,6 %, вікової групи «від 6 до 7 років» - від 6,5 % до 29,3 %, вікової групи «від 8 до 9 років» від 10,6 % до 35,8 %, вікової групи «від 10 до 11 років» - від 12,2 % до 36,9%. Варто відзначити, що в цьому рейтингу враховані тільки «серйозні дефекти» ТЗ, пов'язані з силовими агрегатами, електронними системами та іншими вузлами, які (в зв'язку зі строгістю німецьких законів) не дозволяють отримати допуск до руху дорогами загального користування.

Ще одним важливим аспектом, якому приділяється увага держав-членів ЄС, є вплив ТЗ на навколишнє середовище.

В Україні, за інформацією, розміщеною в статистичних бюлетенях «Викиди забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення у 2014 році» та «Викиди забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення у 2015 році» обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту у 2014 та 2015 роках становлять:

Таблиця 1

Обсяги викидів в Україні забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту	Усього забруднюючих речовин та парникових газів*, т		Крім того, викиди діоксиду вуглецю, т	
	2014	2015	2014	2015
Суб'єкти господарської діяльності	441 900,3	399 309,1	7 037 632,6	6 414 978,1
Населення	1 354 610,6	1 075 904,6	14 142 818,3	10 496 317,5

Отже, як показують статистичні дані протягом 2014 – 2015 років, спостерігається скорочення обсягів викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту. Однак залишається незмінним той факт, що негативний вплив на навколишнє середовище в більшій мірі справляють ТЗ, що належать населенню, ніж ті, які належать суб'єктам господарської діяльності.

Якщо ж порівнювати обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту в цілому у 2014 р. та 2015 р. та загальні обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення, то обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту в цілому за 2014 р. становили 90 % від загального обсягу викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення, у 2015 р. цей показник становив 88,7 %. При цьому, якщо порівнювати обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від автотранспорту населення за ті ж роки з загальним обсягом викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення, то у 2014 р. перший показник становитиме 68 %, а у 2015 р. – 65 %.

Тобто серед усіх пересувних джерел забруднення (автомобільний, залізничний, авіаційний, водний транспорт), найбільша частка від загального обсягу викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу належить саме автотранспорту в цілому та автотранспорту населення в тому числі.

Аналогічні тенденції спостерігаються і щодо викидів діоксиду вуглецю. У 2014 р. 76,1 % становили викиди діоксиду вуглецю автомобільним транспортом від загальних викидів діоксиду вуглецю від пересувних джерел забруднень, у 2015 р. цей показник становив 73,1 %. При цьому викиди діоксиду вуглецю від автотранспорту населення в порівнянні з загальними викидами діоксиду вуглецю від пересувних джерел забруднень становили у 2014 р. – 50,8 %, а у 2015 р. – 45,4 %.

У сфері перевірки ТЗ на придатність до експлуатації підхід законодавства ЄС є комплексним, який охоплює питання періодичних перевірок щодо придатності ТЗ до експлуатації (на сьогодні – це Директива

№ 2014/45/ЄС⁵), реєстраційних документів ТЗ (Директива № 1999/37/ЄС⁶, востаннє змінена Директивою № 2014/46/ЄС⁷) та придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ (Директива № 2014/47/ЄС⁸).

Відповідно до Угоди про асоціацію (Додаток ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво») Україна зобов'язалася поступово наблизити національне законодавство до законодавства ЄС щодо перевірок придатності до експлуатації ТЗ.

Зокрема, Україна зобов'язалася імплементувати Директиву № 2009/40/ЄС⁹, і її положення мають бути впроваджені для усіх ТЗ, що використовуються у міжнародних вантажних перевезеннях, протягом 1 року (тобто до 2015 р.), для усіх ТЗ, що використовуються у міжнародних пасажирських перевезеннях, протягом 3 років (тобто до 2017 р.), та для усіх інших ТЗ – протягом 5 років (тобто 2019 р.) після набрання чинності цією Угодою¹⁰.

У зв'язку з тим, що Директиву № 2009/40/ЄС скасовано з 20 травня 2018 року відповідно до статті 17 Директиви № 2014/45/ЄС, яка її замінила, у 2017 році, Уряд України схвалив оновлений план заходів з виконання Угоди про асоціацію¹¹ вже з урахуванням необхідності наближення законодавства України до положень нової Директиви № 2014/45/ЄС.

Водночас, базові міжнародні норми щодо проходження технічних оглядів містяться у Конвенції про дорожній рух 1968 р., доповненій Європейською угодою 1971 р., Договірною стороною яких є Україна.

5) Директива № 2014/45/ЄС щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви № 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність

6) Директива Ради № 1999/37/ЄС про реєстраційні документи транспортних засобів

7) Директива № 2014/46/ЄС про внесення змін до Директиви Ради № 1999/37/ЄС щодо реєстраційних документів транспортних засобів

8) Директива № 2014/47/ЄС про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви № 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність

9) Директива № 2009/40/ЄС про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів

10) Тимчасове застосування Україною Угоди про асоціацію з 1 листопада 2014 року, у повному обсязі набула чинності з 1 вересня 2017 р.

11) Розпорядження КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»



1. МІЖНАРОДНІ ВИМОГИ ТА ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ПРАВИЛ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

1.1. ОГЛЯД МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ ТА УГОД

Україна є учасником ряду міжнародних договорів у сфері дорожнього руху та дотримання безпеки на дорогах.

1.1.1. Конвенція про дорожній рух

Національне законодавство щодо дорожнього руху та його безпеки побудоване на нормах Конвенції про дорожній рух. Конвенція є базовим міжнародним документом, яким регулюється міжнародний дорожній рух та встановлюються вимоги до безпеки ТЗ та їхнього технічного стану. Зокрема, Конвенція містить вимоги щодо проведення технічних оглядів.

Періодичний технічний огляд є гарантією нормальної роботи і безпеки ТЗ. Він також є однією з найважливіших складових частин охорони навколишнього середовища від різних форм забруднення. У цій сфері Конвенція про дорожній рух (пункт 2 статті 39) встановлює тільки принцип, який передбачає визначення у національному законодавстві вимог щодо проведення обов'язкового технічного огляду:

- автобусів;
- вантажівок максимальною масою понад 3,5 т;
- причепів/напівпричепів до вказаних вантажівок.

Стосовно інших категорій ТЗ (таких як легкові автомобілі, малотоннажні вантажівки, мотоцикли тощо) Конвенція закликає на національному рівні законодавчо поширювати на ці категорії згадані вище положення щодо проведення періодичних технічних оглядів.

Разом з цим, Конвенція про дорожній рух вимагає, щоб усі ТЗ, які беруть участь у міжнародному русі, відповідали вимогам, зазначеним у додатку 5 до Конвенції (стосовно гальмових систем, пристроїв освітлення та світлової сигналізації, інших складників ТЗ, зокрема кермового керування, шин, дзеркал

заднього виду, утримуючих пристроїв тощо), та були у технічно справному стані.

1.1.2. Європейська Угода 1971 р.

Європейська Угода 1971 р., що доповнює Конвенцію про дорожній рух, більше розкриває принцип відповідності вимогам до ТЗ, визначеним цією Конвенцією, насамперед для автобусів та вантажівок:

- вимагаючи, щоб такі ТЗ, як мінімум, відповідали технічним вимогам і обмеженням, передбаченим серіями поправок до відповідних Правил ООН, чинних на дату їхньої першої реєстрації після виготовлення;
- встановлюючи обов'язкові для дотримання правила щодо шуму та викидів забруднюючих речовин;
- передбачаючи видачу МСТО.

МСТО видається або компетентним органом Договірної сторони, на території якої реєструється ТЗ, або її територіальним підрозділом, або від імені і з дозволу цієї Договірної сторони або її підрозділу об'єднанням, яке отримало належні повноваження. Строк дії МСТО не більше одного року.

1.1.3. Віденська Угода 1997 р.

Крім зазначених вище положень, періодичні технічні огляди є предметом окремої Віденської Угоди 1997 р.¹, яка має на меті забезпечити більшу однаковість і узгодженість принципів застосування приписів в цій сфері.

Віденська Угода 1997 р. забезпечує правову основу та процедури для прийняття єдиних приписів, що стосуються проведення технічних оглядів ТЗ, які перебувають в експлуатації, видачі і взаємного визнання МСТО.

Проте до Віденської Угоди 1997 р. додаються

1) Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів від 13 листопада 1997 р. (Віденська Угода 1997 р.)

технічні приписи ООН, які стосуються огляду ТЗ. Вони можуть бути визнані корисними для країн, які бажають запровадити в своє національне законодавство систему періодичних технічних оглядів, що базується на міжнародному досвіді.

В приписах, що додаються до Віденської Угоди 1997 р., перераховуються складові частини, які підлягають огляду, та основні причини для відмови. Під час проведення технічних оглядів повинно використовуватися наявне обладнання без демонтажу або зняття якої-небудь частини ТЗ. Технічний огляд має проводитися протягом обмеженого часу (в середньому 30 хвилин на один ТЗ). Фактичний час може змінюватися залежно від категорії та стану ТЗ, що проходить огляд.

Віденською Угодою 1997 р. визначений також зразок МСТО, який складається на мові країни реєстрації ТЗ та на одній з таких мов як: англійська, французька або німецька. МСТО, виданий призначеними уповноваженими центрами технічного огляду будь-якої Договірної сторони Віденської Угоди 1997 р., повинен на взаємній основі визнаватися іншими Договірними сторонами, які застосовують цей же припис (приписи).

Як альтернатива можуть використовуватися протоколи періодичних технічних оглядів, які застосовуються Договірними сторонами Віденської Угоди 1997 р. Їхній зразок передається секретаріату WP.29² для інформування Договірних сторін.

До переліку країн, в яких Віденська Угода 1997 р. набрала чинності і які можуть вимагати наявності МСТО у перевізників-нерезидентів, входять: Нідерланди, Молдова, Албанія, Білорусь, Болгарія, Естонія, Угорщина, Фінляндія, Російська Федерація, Румунія, Україна, Казахстан, Сан-Марино, Грузія. Підписали Віденську Угоду 1997 р., але поки що не ратифікували: Австрія, Бельгія, Кіпр, Чехія, Данія, Франція, Німеччина, Греція, Ірландія, Італія, Португалія, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Сполучене Королівство, Словаччина.

1.1.4. Зведена резолюція про дорожній рух

Зведена резолюція про дорожній рух

(CP.1)³, у зв'язку з відсутністю на момент її підготування міжнародних приписів, що встановлюють перелік вузлів або елементів, що підлягають перевірці та стосуються безпеки ТЗ, а також методів перевірки, які підлягають застосуванню під час періодичних технічних перевірок, містить рекомендації, які мають на меті дати відповідні вказівки в сфері перевірки технічного стану ТЗ.

Так, для того, щоб підтримувати парк ТЗ в хорошому стані з дотриманням норм охорони навколишнього середовища і забезпечити постійний рівень дорожньої безпеки, країнам слід застосовувати мінімальні приписи, що стосуються технічних перевірок, які викладені у Віденській Угоді 1997 р., а також наведені нижче рекомендації:

а) технічному огляду з метою упевнитися в тому, що ТЗ (автобуси, вантажівки максимальною масою понад 3,5 т та причепи/напівпричепи до них) відповідають основним правилам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, слід піддавати через рік після їх допуску до руху (експлуатації) і згодом щорічно. Ці правила слід також поширювати на таксі та автомобілі швидкої медичної допомоги.

Вказану періодичність слід знизити до шести місяців для ТЗ, які потребують більш суворого контролю, наприклад ТЗ загального користування, призначені для перевезення пасажирів (тобто автобусів), і ТЗ, призначені для перевезення небезпечних вантажів;

б) країнам також слід, відповідно до рекомендації, що міститься в пункті 3 статті 39 Конвенції про дорожній рух, поширити дію періодичних технічних перевірок на інші категорії ТЗ, такі, як легкові автомобілі, ТЗ для перевезення вантажів масою не більше 3,5 т і мотоцикли. Періодичність огляду, запропонована країнами щодо цих ТЗ, як правило, повинна бути більшою, ніж періодичність, зазначена в підпункті а). Крім періодичного огляду, також бажано піддавати технічній перевірці легкові ТЗ в разі зміни їх власника, як це вже практикується в багатьох країнах;

с) технічна перевірка повинна проводитися

2) Всесвітній форум для гармонізації правил в сфері транспортних засобів (WP.29) Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН

3) Зведену резолюцію про дорожній рух (CP.1) підготовлено в рамках роботи Робочої групи з безпеки дорожнього руху (WP.1) Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН та останній варіант якої від 14 серпня 2009 р. видано під позначенням ECE/TRANS/WP.1/123, вона доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року та Європейську угоду 1971 року, не маючи обов'язкової юридичної сили конвенцій (отже має рекомендаційний характер)

відповідними компетентними органами або уповноваженими установами під наглядом компетентних органів;

d) під час огляду перевірки слід піддавати частини і елементи, перелік яких наведено в додатку I до цієї Зведеної резолюції¹⁸;

e) стосовно ТЗ, які брали участь в ДТП, слід передбачити суворіші правила перевірки;

f) під час несподіваних перевірок на дорозі ТЗ слід також перевіряти щодо відповідності правилам, що стосуються обов'язкових періодичних технічних оглядів.

1.2. АНАЛІЗ ACQUIS ЄС

До недавнього часу в ЄС діяла Директива № 2009/40/ЄС, яку згідно з Угодою про асоціацію, Україна мала імплементувати в національне законодавство в 2015 році, що регулює проведення технічних оглядів ТЗ. Директивою № 2009/40/ЄС встановлювалася вимога щодо обов'язковості проведення технічної перевірки ТЗ протягом усього їхнього життєвого циклу. Крім того, визначалися мінімальні вимоги стандартів Співтовариства та методи перевірки технічного стану за параметрами, наведеними у цій Директиві, періодичність проведення перевірок для визначених категорій ТЗ.

Разом з тим, у своїй Білій книзі від 28 березня 2011 р. під назвою «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – у бік конкурентоспроможних та ефективних ресурсів транспортної системи», ЄК представила мету «Концепції нуль» за умови, що ЄС до 2050 р. зменшить кількість смертельних втрат на автомобільному транспорті майже до нуля. Для досягнення цієї мети, автомобільна технологія повинна зробити істотний внесок у підвищення безпеки дорожнього руху. ЄК визначила сім стратегічних цілей та визначила дії щодо безпечних ТЗ, стратегію зменшення кількості травм та заходи щодо підвищення безпеки вразливих учасників дорожнього руху, зокрема мотоциклістів.

Для досягнення цілей, які визначають вказані документи, Європейським Парламентом та Радою було прийнято Директиви № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС, що замінили Директиву № 2009/40/ЄС. Держави-члени ЄС повинні були прийняти і опублікувати до 20 травня 2017 р. приписи, правила та адміністративні положення, необхідні для виконання цих Директив та мають застосовувати положення цих Директив з 20 травня 2018 р.

Основною метою Директиви № 2014/45/ЄС є

встановлення мінімальних вимог до режиму періодичних технічних випробувань ТЗ, що використовуються на дорогах загального користування. В свою чергу, Директива № 2014/47/ЄС встановлює мінімальні вимоги до системи придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ, що пересуваються територіями держав-членів. Разом ці Директиви мають на меті підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

1.2.1. Директива № 2014/45/ЄС

Директивою № 2014/45/ЄС передбачено, що з метою кращого застосування принципу свободи пересування всередині ЄС для потреб перереєстрації ТЗ держави-члени мають визнавати свідоцтва придатності до експлуатації, видані іншими державами-членами. Це не має впливати на право держави-члена перевіряти свідоцтво придатності до експлуатації та ідентифікацію ТЗ під час перереєстрації і вимагати проведення нової технічної перевірки на придатність до експлуатації відповідно до умов, викладених у цій Директиві.

Держави-члени можуть встановлювати більш високі стандарти перевірки, ніж вимагається цією Директивою.

При цьому держави-члени ЄС можуть виключити деякі ТЗ, зареєстровані на їхній території, зі сфери застосування цієї Директиви, серед таких ТЗ, зокрема є:

- ТЗ, на які поширюється дипломатичний імунітет;
- ТЗ, що використовуються збройними силами, органами закону і порядку, пожежними службами, службами цивільного захисту, а також надзвичайною і рятувальною службами;
- ТЗ, що використовуються для сільського господарства, садівництва, лісового господарства, сільського господарства або риболовлі тільки на території держави-члена ЄС і, переважно, на місцевості, де така діяльність має місце, в тому числі сільськогосподарських і лісових дорогах або сільськогосподарських полях;
- ТЗ, що використовуються виключно на невеликих островах або в малонаселених територіях;
- спеціалізовані ТЗ, що перевозять обладнання цирків і аукціонів з максимальною закладеною швидкістю не більше 40 км/год,

які діють лише на території держави-члена ЄС.

Варто також зазначити, що держави-члени ЄС уповноважені призначати тестові центри, розташовані за межами їх території, для проведення тестування на придатність до експлуатації ТЗ, зареєстрованих на їх території, якщо цим центрам тестування вже було дозволено проводити тестування ТЗ державою-членом, у якій вони розташовувались.

Разом з тим, Директива № 2014/45/ЄС визначає:

1. Вимоги адміністративного рівня:

- Обов'язки держав-членів ЄС у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ;
- Обов'язки органу влади, уповноваженого державою-членом ЄС у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ (компетентного органу).

2. Надання виробниками ТЗ даних, необхідних для перевірки функціональності компонентів ТЗ, пов'язаних із безпекою та навколишнім середовищем.

3. Строки проведення періодичних технічних перевірок та категорії ТЗ, які повинні проходити таку перевірку.

4. Зміст та рекомендовані методи технічних перевірок ТЗ, що зокрема включає в себе класифікацію недоліків, виявлених під час перевірок.

5. Вимоги до центрів, які здійснюють періодичну технічну перевірку ТЗ, а саме:

- Персоналу, який задіяний у технічній перевірці ТЗ;
- Обладнання та засобів, які використовуються при періодичній технічній перевірці ТЗ.

6. Контроль за центрами тестування.

7. Штрафні санкції.

1. Щодо вимог адміністративного рівня:

- Обов'язки держав-членів ЄС у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ

Держави-члени ЄС мають, зокрема:

1. Гарантувати, що ТЗ, зареєстровані на їхній території, періодично перевіряються;

2. Визначати компетентний орган у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ та повідомити ЄК цю інформацію;

3. У разі перереєстрації ТЗ, що вже був зареєстрований у іншій державі-члені ЄС та має чинний на момент перереєстрації сертифікат про придатність до експлуатації, держава-член ЄС (в якій здійснюється перереєстрація) визнає сертифікат, як такий, що був виданий нею. У разі наявності сумнівів, держава-член ЄС, що перереєструє ТЗ, перед визнанням такого сертифіката, може перевірити його чинність;

4. Забезпечувати, щоб приміщення та обладнання, які використовуються для проведення періодичної технічної перевірки ТЗ, відповідали мінімальним технічним вимогам, визначеним додатком III до Директиви № 2014/45/ЄС;

5. Забезпечувати, щоб інспектори, які здійснюють періодичну технічну перевірку ТЗ, відповідали мінімальним вимогам щодо компетентності згідно з додатком IV до Директиви № 2014/45/ЄС;

6. Здійснювати нагляд за центрами тестування;

7. Держави-члени ЄС повинні встановити штрафні санкції за порушення вимог цієї Директиви;

8. Прийняти національне законодавство, що регулює здійснення періодичної технічної перевірки ТЗ.

- Обов'язки компетентного органу у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ:

1. Відповідальність за сферу періодичних технічних перевірок ТЗ, в тому числі за ведення реєстрів ТЗ;

2. Забезпечення можливості ефективної взаємодії між компетентними органами держав-членів ЄС та ЄК, та обміну інформацією з питань періодичних технічних перевірок ТЗ, зокрема сертифікатів про придатність до експлуатації, показників одометрів;

3. Ведення національної бази даних, що міститиме інформацію про ТЗ та результати періодичної технічної перевірки таких ТЗ, та яка має бути доступною інспекторам, які проводять перевірки;

4. Забезпечити надання виробниками ТЗ технічної інформації щодо гальмівного обладнання, рульового управління, видимості, освітлення, відбивачів, електрообладнання, осей, коліс, шин, підвіски, шасі та його кріплення, іншого обладнання та деталей, необхідних для проведення тестування на придатність до експлуатації елементів, що підлягають тестуванню, з використанням

рекомендованих методів тестування, визначених пунктом 3 додатку I до Директиви № 2014/45/ЄС та докладні правила про формат даних і процедур доступу до відповідної технічної інформації безкоштовно або за прийнятною ціною суб'єктам, що здійснюють періодичну технічну перевірку та компетентним органам без дискримінації;

5. Представники компетентного органу повинні мати можливість доступу до сертифікатів про придатність до експлуатації, показників одометра;
6. Забезпечити видання центрами тестування сертифікатів технічної експертизи після кожної перевірки;
7. Здійснювати контроль за центрами тестування та якості проведених ними робіт з періодичної технічної перевірки ТЗ.

2. Надання виробниками ТЗ даних, необхідних для перевірки функціональності компонентів ТЗ, пов'язаних із безпекою та навколишнім середовищем

Директива № 2014/45/ЄС визначає, що для проведення періодичної технічної перевірки ТЗ і, особливо, компонентів їх електронної безпеки, надзвичайно важливо мати доступ до технічної специфікації кожного окремого ТЗ. Отже, виробники ТЗ мають забезпечувати дані, необхідні для перевірки функціональності безпеки та екологічних компонентів. Положення про доступ до інформації з ремонту та технічного обслуговування мають також застосовуватися для цієї мети, надаючи центрам тестування доступ до всієї інформації, необхідної для проведення періодичної технічної перевірки на придатність до експлуатації. Дані мають включати деталі, які дозволяють моніторинг функціональних можливостей систем безпеки ТЗ таким чином,

що ці системи тестуються в умовах періодичних технічних перевірок. Це має вирішальне значення, особливо в галузі електронних систем, і має охоплювати всі елементи, встановлені виробником.

При цьому виробники ТЗ забезпечують доступ центрів тестування та інших компетентних органів до технічної інформації щодо гальмівного обладнання, рульового управління, видимості, освітлення, відбивачів, електрообладнання, осей, коліс, шин, підвіски, шасі та його кріплення, іншого обладнання та деталей, необхідних для проведення тестування на придатність до експлуатації елементів, що підлягають тестуванню, з використанням рекомендованих методів тестування, відповідно до пункту 3 Додатка I на безоплатній основі або за прийнятною ціною в недискримінаційній формі.

Разом з тим, для ТЗ, що відповідають класам викидів Євро 6 і Євро VI, вбудовані системи діагностики (OBD) стають все більш ефективними в оцінці викидів, виправдовуючи їх використання як еквівалентів стандартній перевірці викидів з метою встановлення їх придатності до експлуатації. З метою забезпечення використання вбудованих систем діагностики (OBD) для перевірки на придатність до експлуатації ТЗ, що належать до класів викидів Євро 5 та Євро V, держави-члени мають бути в змозі дозволити цей метод тестування відповідно до рекомендацій заводу-виробника та інших вимог для таких ТЗ, якщо еквівалентність було незалежно перевірено.

3. Строки проведення періодичних технічних перевірок та категорії ТЗ, які повинні проходити таку перевірку

Періодична технічна перевірка ТЗ має проводитися у строки наведені у таблиці 2.

Таблиця 2

Категорія ТЗ	Періодичність проведення технічної перевірки
M1 (ТЗ, спроектовані і виготовлені в основному для перевезення осіб та їх багажу, що складається не більше ніж з восьми місць для сидіння крім місця сидіння водія) і N1 (ТЗ, спроектовані і виготовлені в основному для перевезення вантажів з максимальною масою, що не перевищує 3,5 т)	4 роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні 2 роки
M1, що використовуються як таксі або машини швидкої допомоги	1 рік з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно
M2 і M3, (ТЗ, спроектовані і виготовлені в основному для перевезення осіб та їх багажу, що складається з більш ніж восьми місць для сидіння крім місця для сидіння водія) N2 і N3 (ТЗ, спроектовані і виготовлені в основному для перевезення вантажів з максимальною масою, що перевищує 3,5 т), O3 і O4 (причепи,	1 рік з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно

призначені та побудовані для перевезення вантажів або осіб, а також для розміщення осіб, які мають максимальну масу, що перевищує 3,5 т)	
T5 (колісні трактори, використання яких переважно відбувається на дорогах загального користування з максимальною проектною швидкістю понад 40 км/год), що використовуються, переважно, на дорогах загального користування для комерційних автомобільних перевезень	4 роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні 2 роки

З метою забезпечення певної гнучкості для власників ТЗ та центрів тестування, державам-членам ЄС слід визначити строки проведення технічної перевірки ТЗ впродовж декількох тижнів, протягом яких буде проводитися періодична технічна перевірка.

Разом з тим, держави-члени ЄС можуть встановлювати на національному рівні строки проведення періодичної технічної перевірки ТЗ менші за ті, які визначені Директивою № 2014/45/ЄС та в ряді випадків вимагати проведення такої перевірки, незважаючи на вказані вище строки.

Крім того, Директива № 2014/45/ЄС залишає право за державами-членами ЄС визначити строки проведення періодичної технічної перевірки на придатність до експлуатації ТЗ категорій L3e, L4e, L5e і L7e (дво- або триколісні ТЗ) з об'ємом двигуна більше 125 смЗ.

4. Зміст та рекомендовані методи проведення періодичних технічних перевірок ТЗ, що включає в себе класифікацію недоліків, виявлених під час перевірок

Періодична технічна перевірка має проводитися з використанням методів та обладнання, доступного в цей час, без використання інструментів, що дозволяють демонтувати або зняти будь-яку частину ТЗ.

Директива № 2014/45/ЄС визначає мінімальний перелік сфер, якими мають охоплюватися періодичні технічні перевірки ТЗ, а саме:

- (0) Ідентифікація ТЗ;
- (1) Гальмівне обладнання;
- (2) Рульове управління;
- (3) Видимість;
- (4) Світлове обладнання і частини електричної системи;
- (5) Осі, колеса, шини, підвіска;
- (6) Шасі і ходова частина;
- (7) Інше обладнання;

(8) Деталі;

(9) Додаткові тестування для пасажирських ТЗ категорій M2 і M3.

При цьому Директива № 2014/45/ЄС розширює перелік елементів ТЗ, що мають бути перевірені, в порівнянні з переліком, що визначався Директивою № 2009/40/ЄС.

В додатку I до Директиви № 2014/45/ЄС визначено зміст та методи періодичної технічної перевірки ТЗ. Залежно від елементів, які підлягають перевірці, запропоновано використовувати такі методи перевірки, як: візуальний огляд, з використанням відповідного обладнання для здійснення перевірки тих чи інших елементів, з використанням електронного інтерфейсу ТЗ тощо.

Недоліки, які виявляються під час здійснення періодичної технічної перевірки ТЗ, класифікуються як незначні, значні та небезпечні.

До незначних віднесено недоліки, які не мають істотного впливу на безпеку ТЗ або впливу на навколишнє середовище, та інші незначні невідповідності. Значними недоліками визначено недоліки, що можуть порушити безпеку ТЗ або вплинути на навколишнє середовище чи поставити під загрозу інших учасників дорожнього руху або інші, більш суттєві невідповідності. Небезпечні недоліки – це недоліки, що становлять пряму та безпосередню загрозу безпеці на дорогах або мають вплив на навколишнє середовище, що є причиною можливої заборони на використання ТЗ на дорогах загального користування державою-членом ЄС або компетентними органами.

У разі виявлення лише незначних недоліків, періодична технічна перевірка вважається пройденою, недоліки мають бути усунені, а ТЗ не підлягає повторному тестуванню.

У разі виявлення значних недоліків, періодична технічна перевірка вважається не пройденою. Держава-член ЄС або компетентний орган приймає рішення про період можливого

використання ТЗ до того, як він має бути протестований повторно. Подальша перевірка відбувається протягом періоду, визначеного державою-членом ЄС або компетентним органом, але не пізніше, ніж за два місяці після першої перевірки.

У разі виявлення небезпечних недоліків, періодична технічна перевірка вважається непройденою. Держава-член ЄС або компетентний орган може прийняти рішення щодо невикористання ТЗ, що розглядається, на громадських дорогах і призупинити дозвіл на його участь у дорожньому русі на обмежений період часу, не вимагаючи нового процесу реєстрації, до моменту усунення недоліків і видачі нового свідоцтва придатності до експлуатації, що засвідчує придатний до експлуатації стан ТЗ.

Разом з цим, Директива № 2014/45/ЄС визначає, що для ТЗ категорій L3e, L4e, L5e і L7e з об'ємом двигуна більше 125 см³ держави-члени ЄС визначають території, елементи і відповідні методи тестування.

5. Вимоги до центрів тестування

- Вимоги до персоналу, який задіяний у технічній перевірці ТЗ:

З метою забезпечення на вимогу держави-члена ЄС або компетентного органу високого рівня неупередженості та об'єктивності інспектор при проведенні періодичної технічної перевірки на придатність до експлуатації не може знаходитися у стані конфлікту інтересів. Разом з тим, інспектори, які здійснюють періодичну технічну перевірку ТЗ та у разі виявлення в процесі періодичної технічної перевірки недоліків, не можуть здійснювати виправлення таких недоліків.

Директивою № 2014/45/ЄС визначається, що держави-члени ЄС забезпечують проведення періодичних технічних перевірок інспекторами, що відповідають мінімальним вимогам компетентності та підготовки, викладеним у додатку IV цієї Директиви. При цьому, держави-члени ЄС можуть викласти додаткові вимоги стосовно компетентності та відповідної підготовки.

Перед видачею заявнику дозволу на зайняття посади інспектора з проведення періодичних технічних перевірок ТЗ на придатність до експлуатації держави-члени ЄС або компетентні органи перевіряють, чи ця особа:

(а) володіє знаннями та навичками щодо відповідних дорожніх транспортних засобів у

наступних галузях:

- механіка;
- динаміка ТЗ;
- двигуни внутрішнього згорання;
- матеріал і обробка матеріалів;
- електроніка;
- електрика;
- електронні компоненти ТЗ;
- IT-додатки;

(b) має принаймні три роки офіційного досвіду або його еквівалент, наприклад, документально засвідчене навчання, і відповідну підготовку в галузях дорожнього транспорту, що викладені вище.

Початкове навчання та перепідготовка інспекторів

Держави-члени ЄС або компетентні органи забезпечують проходження інспекторами початкового навчання та перепідготовки або відповідного екзаменування, що включає теоретичні та практичні елементи, які уповноважують інспекторів проводити перевірку на придатність до експлуатації.

Мінімальний зміст початкового навчання і перепідготовки або відповідного екзаменування включає наступні теми:

(а) Початкове навчання або відповідне екзаменування

Початкове навчання, що забезпечується державою-членом ЄС або уповноваженим навчальним центром держав-членів ЄС, охоплює наступні теми:

1. Технологія ТЗ:

- гальмівна система;
- система рульового управління;
- сфери видимості;
- установка фар, освітлювальне обладнання та електронні компоненти;
- осі, колеса і шини;
- шасі та кузов;
- перешкоди та викиди;
- додаткові вимоги до спеціальних транспортних засобів;

2. Методи перевірки;

3. Оцінка недоліків;

4. Юридичні вимоги до допустимого стану ТЗ для його затвердження;
5. Юридичні вимоги до періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації;
6. Адміністративні положення про офіційне затвердження ТЗ, реєстрацію та перевірку на придатність до експлуатації;
7. IT-додатки для перевірки та управління.

Перепідготовка або відповідне екзаменування

Держави-члени ЄС забезпечують регулярне проходження інспекторами перепідготовки або відповідного екзаменування, що проводиться державою-членом ЄС або уповноваженим навчальним центром держави-члена ЄС.

Держави-члени забезпечують, що зміст перепідготовки або відповідного екзаменування дозволяє інспекторам підтримувати і оновлювати необхідні знання та навички з тем, зазначених вище.

Свідоцтво компетентності

Компетентні органи або, за необхідності, уповноважені навчальні центри забезпечують видачу інспекторам свідоцтв, які відповідають мінімальним вимогам компетентності і професійної підготовки.

Свідоцтво або еквівалентний документ, що видається інспектору, уповноваженому здійснювати періодичну технічну перевірку ТЗ на придатність до експлуатації, включає наступну інформацію:

- ідентифікацію інспектора (ім'я, прізвище);
- категорії ТЗ, з яких інспектор уповноважений проводити перевірку на придатність до експлуатації;
- назву організації, що видала свідоцтво;
- дату видачі.
 - Вимоги до обладнання та засобів, які використовуються при періодичній технічній перевірці ТЗ

Тестові засоби та обладнання, що використовуються у центрах тестування, мають відповідати вимогам, визначеним для проведення перевірок на придатність до експлуатації.

Перевірка на придатність до експлуатації відбувається відповідно до рекомендованих методів, зазначених у додатку I до Директиви № 2014/45/ЄС, та за допомогою відповідних

засобів та обладнання. Вони можуть включати в себе, за необхідністю, використання мобільних тестових одиниць. Необхідне тестове обладнання залежить від категорії ТЗ, що підлягають перевірці. Засоби та обладнання відповідають наступним мінімальним вимогам:

- (1) Засіб тестування (приміщення), що має достатньо простору для оцінки ТЗ і відповідає необхідним вимогам охорони здоров'я та безпеки;
- (2) Тестова смуга достатнього розміру для кожного випробування, оглядової ями або підйомника, і, для ТЗ, що мають максимальну масу більш 3,5 т, пристрою для підйому ТЗ на одну з осей, що оснащений відповідним освітленням та, за необхідності, аспіраційною установкою;
- (3) Для перевірки будь-якого ТЗ гальмівний роликівий стенд здатний вимірювати, відображати і записувати гальмівні сили і тиск повітря в пневматичних гальмівних системах відповідно до додатку А Стандарту ІСО 21069-1 з технічних вимог до гальмівного роликівого стенду або відповідно до еквівалентних стандартів;
- (4) Для перевірки ТЗ, що мають максимальну масу, яка не перевищує 3,5 т, гальмівний роликівий стенд, відповідно до пункту 3, може не включати можливість запису гальмівних сил, педальної сили і тиску повітря в пневматичних гальмівних системах і їх відображення,

або

Дискова гальмівна система, еквівалентна гальмівному роликівому стенду, відповідно до пункту 3, може не включати в себе можливість запису гальмівних сил, педальних сил і відображення тиску повітря в пневматичних гальмівних системах;
- (5) Уповільнюючий записуючий пристрій та безперервні вимірювальні пристрої, що мають записувати/зберігати дані тестування принаймні 10 разів на секунду;
- (6) Засоби для тестування пневматичних гальмівних систем, таких як манометри, роз'єми і шланги;
- (7) Пристрій вимірювання навантаження на колесо/вісь для визначення навантаження на вісь (додаткові засоби для вимірювання двоколісних навантажень, таких як вага колодки колеса і вагового навантаження на вісь колодки);

(8) Пристрій для тестування підвіски осі колеса (ЛЮФТ-детектора колеса) без підйому осі;

(9) Вимірник рівня шуму класу II, якщо рівень шуму підлягає вимірюванню;

(10) Газоаналізатор, відповідно до Директиви № 2014/32/ЄС⁴;

(11) Пристрій для вимірювання коефіцієнта поглинання з достатньою точністю;

(12) Один пристрій визначення фокусу головної фари, що дозволяє встановити фари для тестування відповідно до положень про установку фар ТЗ (Директива № 76/756/ЄЕС); межі денної/нічної освітленості мають легко розпізнаватись в денний час (без прямих сонячних променів);

(13) Пристрій для вимірювання глибини протектора шин;

(14) Пристрій для підключення до електронного інтерфейсу ТЗ, наприклад, до автосканеру вбудованої діагностики;

(15) Пристрій для виявлення протікання LPG/CNG/LNG, якщо випробовуються такі ТЗ.

Будь-які зі вказаних пристроїв можуть бути об'єднані в одному пристрої, за умови, що це не впливає на точність кожного пристрою.

Калібрування обладнання для вимірювання

Якщо інше не вказано відповідним законодавством ЄС, інтервал між двома послідовними калібруваннями не може перевищувати:

- 24 місяці для вимірювання ваги, тиску і рівня звуку;

- 24 місяці для вимірювання сил;

- 12 місяці для вимірювання газоподібних викидів.

Крім того, додаток III до Директиви № 2014/45/ЄС визначає мінімальне обладнання, необхідне для проведення перевірки на придатність до експлуатації, залежно від категорій ТЗ.

Контроль за центрами тестування

Держави-члени ЄС мають забезпечувати контроль за центрами тестування.

З цією метою контролюючі органи виконують наступні завдання:

1. Контроль навчальних центрів;

2. Контроль за навчанням та екзаменуванням інспекторів;

3. Аудит центрів тестування;

4. Моніторинг з використанням наступних засобів:

- повторне тестування статистично дійсного числа ТЗ, що підлягають перевірці;

- перевірка «таємний покупець» (можливе використання несправного ТЗ);

- аналіз результатів перевірки на придатність до експлуатації (статистичні методи);

- апеляційні випробування;

- розгляд скарг.

5. Перевірка результатів здійснених центрами тестування періодичних технічних перевірок на придатність ТЗ до експлуатації;

6. Пропозиція про відкликання або призупинення повноважень центрів тестування та/або інспекторів.

Директивою № 2014/45/ЄС встановлюються вимоги до контролюючих органів, серед яких, зокрема вимоги, що пред'являються до персоналу контролюючого органу, охоплюють такі сфери:

1. Технічна компетентність;

2. Неупередженість;

3. Стандарти кваліфікації та навчання.

Кожна держава-член ЄС або її компетентний орган встановлює відповідні правила і процедури, які включають наступні елементи:

(а) Вимоги до надання повноважень тестовим центрам та контролю за ними;

(б) Інспектори тестових центрів;

(с) Обладнання та приміщення.

Держави-члени ЄС роблять загальнодоступними правила та процедури, а також організацію, завдання та вимоги, включаючи вимоги щодо незалежності, застосовані до персоналу контролюючого органу.

Центри тестування, безпосередньо керовані компетентним органом, звільняються від вимог щодо ліцензування та нагляду, якщо контролюючий орган є частиною компетентного органу.

⁴ Директива № 2014/32/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2014 року щодо гармонізації законодавства держав-членів стосовно надання на ринок доступних засобів вимірювальної техніки

6. Щодо свідоцтва придатності ТЗ до експлуатації

Свідоцтво придатності до експлуатації має видаватись після кожної перевірки. Воно має включати в себе, зокрема, інформацію про найменування ТЗ та результати перевірки, але не містять жодних специфічних норм щодо наявності/відсутності спеціальних бланків, чіпів тощо. Результати перевірки мають бути доступні в електронному вигляді. З метою забезпечення належної подальшої діяльності після проведення перевірки на придатність до експлуатації, держави-члени ЄС мають збирати і зберігати таку інформацію в базі даних, зокрема, для потреб аналізу результатів періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації.

Починаючи з 20 травня 2018 р. і не пізніше 20 травня 2021 р., центри тестування надають в електронному вигляді компетентному органу відповідної держави-члена інформацію, зазначену в свідоцтвах придатності до експлуатації, які вони видають. Ці повідомлення відбуваються якнайшвидше після видачі кожного свідоцтва придатності до використання. До цієї дати центри тестування можуть повідомляти відповідну інформацію компетентним органам за допомогою будь-яких інших засобів. Держави-члени ЄС визначають період, протягом якого компетентний орган має зберігати цю інформацію. Тривалість цього періоду має бути не менше 36 місяців без шкоди для національних податкових систем держав-членів.

Власник реєстраційного посвідчення та, за необхідності, водій ТЗ, що підлягає проходженню перевірки на придатність до експлуатації, протягом якого виявляються недоліки, зокрема, ті, які становлять небезпеку для безпеки дорожнього руху, мають негайно виправити такі недоліки. У разі виявлення небезпечних недоліків, використання ТЗ може бути обмежено до повного усунення недоліків.

7. Штрафні санкції або покарання

Держави-члени ЄС встановлюють правила покарання, що застосовуються до порушень положень Директиви № 2014/45/ЄС і вживають всіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Ці покарання є ефективними, пропорційними, стримуючими і недискримінаційними.

Так, зокрема, держави-члени ЄС мають визначити штрафні санкції за шахрайство з одометром, яке слід розглядати як злочин,

оскільки маніпуляції з ним можуть призвести до неправильної оцінки придатності ТЗ до експлуатації. Аналогічна ситуація з маніпуляціями або фальсифікацією інших частин і компонентів ТЗ, які можуть мати негативний вплив на необхідну безпеку і екологічні характеристики ТЗ.

1.2.2. ДИРЕКТИВА № 2014/47/ЄС

Директива № 2014/47/ЄС⁵ доповнює Директиву № 2014/45/ЄС в частині визначення вимог до технічної перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ, що пересуваються в ЄС. Положення Директиви № 2014/47/ЄС, як і положення Директиви № 2014/45/ЄС набрали чинності з 20 травня 2018 р. в повному обсязі.

У Доповідях щодо реалізації Директиви № 2000/30/ЄС наочно продемонстровано важливість проведення технічних перевірок на узбіччі дороги. Протягом 2009 – 2010 р. більше 350 000 ТЗ, що підлягали технічним перевіркам в усьому ЄС, були визнані такими ТЗ, що їхній технічний стан потребував іммобілізації (заборона руху). Ці звіти також показують дуже істотні відмінності між результатами перевірок, що були проведені в різних державах-членах ЄС. Протягом 2009 – 2010 р. частота виявлення несправностей перевірених ТЗ була в діапазоні від 2,1 % до 48,3 % залежно від держави-члена ЄС. Звіти показали значні відмінності між державами-членами ЄС, з точки зору кількості проведених придорожніх технічних перевірок. Для того, щоб домогтися більш збалансованого підходу, держави-члени ЄС повинні взяти на себе зобов'язання проводити достатню кількість перевірок, пропорційно кількості ТЗ, зареєстрованих або діючих на їхній території.

Як зазначає Директива № 2014/47/ЄС, перевірка на придатність до експлуатації є частиною більш широкої системи, призначеної для забезпечення того, щоб ТЗ в процесі їх використання зберігалися на безпечному і акцептованому рівні, прийнятному з екологічної точки зору. Це повинно охоплювати періодичні перевірки придатності ТЗ до експлуатації та придорожні технічні перевірки придатності комерційних ТЗ, а також передбачати процедуру для реєстрації ТЗ, рух яких, після придорожньої перевірки, забороняють, коли ТЗ є прямою загрозою безпеці дорожнього руху. Періодичні перевірки

5) Директива 2014/47/ЄС Європейського Парламенту і Ради 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

придатності ТЗ до експлуатації повинні бути основним інструментом забезпечення дорожнього руху. Перевірки на дорогах ТЗ повинні бути єдиним підтвердженням відповідності перевірки придатності ТЗ до експлуатації.

Отже, придорожня технічна перевірка - це несподівана технічна перевірка придатності до експлуатації комерційного ТЗ, яка здійснюється владними органами держав-членів ЄС або під їх безпосереднім наглядом.

Вона є ключовим процесом, необхідним для досягнення стійкого високого рівня придатності до експлуатації комерційних ТЗ протягом свого життєвого циклу. Ці перевірки не тільки сприяють підвищенню безпеки дорожнього руху та зниженню викидів спалин⁶, а також для запобігання недобросовісній конкуренції на автомобільному транспорті, пов'язаній з різними рівнями контролю, що застосовуються державами-членами ЄС.

При цьому, саме власник реєстраційного посвідчення або оператор несе відповідальність за підтримання ТЗ в придатному до експлуатації стані.

Основні вимоги, які регламентує Директива № 2014/47/ЄС, можна розділити за наступними напрямками:

1. Адміністративні вимоги:

- Обов'язки держав-членів ЄС у сфері придорожньої технічної перевірки;
- Обов'язки компетентного органу у сферах придорожньої технічної перевірки.

2. Способи проведення придорожніх технічних перевірок та категорії ТЗ, що підпадають під такі перевірки.

3. Зміст та рекомендовані методи початкових придорожніх технічних перевірок та поглиблених придорожніх перевірок.

4. Вимоги до персоналу, який проводить придорожні технічні перевірки та поглиблені придорожні перевірки та пунктів проведення придорожніх перевірок.

5. Спільні придорожні технічні перевірки держав-членів ЄС.

6. Штрафні санкції.

1. Адміністративні вимоги

- Обов'язки держав-членів ЄС у сфері придорожніх технічних перевірок

Директива № 2014/47/ЄС визначає ряд обов'язків держав-членів ЄС у сфері придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ, серед яких, зокрема:

1. Проведення достатньої кількості таких перевірок, пропорційно кількості ТЗ, зареєстрованих або використовуваних на їх території, з метою забезпечення більш збалансованого підходу до проведення перевірок;
2. Визначення приписів щодо санкцій, які стосуються порушення Директиви № 2014/47/ЄС та забезпечити їх реалізацію, зокрема в частині реагування на ситуацію, коли водій або підприємець (власник ТЗ) відмовляється співпрацювати з посадовими особами контролюючого органу з придорожньої технічної перевірки та у випадках несанкціонованого використання ТЗ з небезпечними недоліками;
3. Закріплення на рівні національного законодавства того, що загальна кількість початкових технічних придорожніх перевірок в ЄС протягом кожного календарного року має бути не менше 5 % від загального числа таких ТЗ, зареєстрованих на території держав-членів ЄС;
4. Здійснення оцінки ризику та присвоєння ступеню ризику підприємцям-власникам ТЗ, згідно із додатком I до Директиви № 2014/47/ЄС;
5. Забезпечення проведення добровільної перевірки придатності, з метою поліпшення ступеня ризику підприємця-власника ТЗ;
6. Визначення вимог щодо зберігання в ТЗ сертифіката придатності до експлуатації (за результатами останньої перевірки) або його копії, або у разі видання електронного сертифіката придатності до експлуатації – його оригінальної роздруковані, завіреної печаткою сертифікатора та звіту про останню придорожню технічну перевірку (якщо вони є);
7. Гарантування того, що відповідальність підприємців-власників ТЗ за невідповідність своїх ТЗ в безпечному і придатному для експлуатації стані була визначена без шкоди для відповідальності водіїв цих ТЗ;
8. Забезпечення проведення початкових

6) Спалини – забруднюючі речовини, інші продукти, утворені внаслідок згорання моторного палива в двигуні транспортного засобу, які надходять через його випускні системи до атмосферного повітря, зокрема після перетворення, знешкодження, очищення спеціальними обладнаннями випускної системи (нейтралізатор, фільтр тощо), якщо таке обладнання передбачив виробник (згідно з Порядком проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженим постановою КМУ від 30.01.2012 № 137).

технічних перевірок ТЗ, відібраних згідно з процедурою, визначеною статтею 9 Директиви № 2014/47/ЄС;

9. У разі виявлення невідповідностей під час поглибленої технічної перевірки, держави-члени ЄС можуть вимагати раціональну та співрозмірну плату за проведення перевірки, сума якої повинна залежати від витрат на таку перевірку;

10. Визначення контактної-пункту держави-члена ЄС, який:

- забезпечує координацію з визначеними пунктами інших держав-членів ЄС стосовно істотних та небезпечних дій, вжитих щодо ТЗ, зареєстрованих іншими державами-членами ЄС, або недоліків, які ведуть до обмеження або заборони використання ТЗ;
- надсилає ЄК дані щодо кількості ТЗ, що проходили початкову придорожню технічну перевірку та поглиблену технічну перевірку, категорії перевірених ТЗ, країну реєстрації кожного перевіреного ТЗ, у випадку поглибленої перевірки – сферу перевірки або складники, у яких була виявлена несправність;
- забезпечує (де це доречно) будь-які інші зв'язки з контактними пунктами держав-членів ЄС і надає їм допомогу.

11. Проведення спільних з іншими державами-членами ЄС дій щодо придорожніх перевірок придатності до експлуатації.

- Обов'язки компетентного органу у сфері придорожніх технічних перевірок

Компетентний орган - це орган, на який держава-член ЄС покладає відповідальність за управління системою придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ, у тому числі виконання перевірки придатності до експлуатації ТЗ, у разі необхідності.

Компетентні органи у сфері придорожніх технічних перевірок, згідно з Директивою № 2014/47/ЄС, мають:

1. Забезпечувати ведення національних електронних реєстрів автотранспортних підприємств на всій території ЄС, відповідно до правил ЄС про захист особистих даних;
2. Бути в змозі першочергово вибрати ТЗ підприємств, які не відповідають стандартам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища. В той же час, забезпечити, щоб ТЗ підприємств, які звертають увагу на їх безпечність та належним

чином утримують свої ТЗ, перевірялися менше. Створення вибору ТЗ для придорожньої перевірки, заснованого на ступені ризику підприємств, які експлуатують ТЗ, може бути корисним засобом для більш тісних і частих перевірок бізнесу з високим ступенем ризику.

3. З метою зменшення обтяження органів, що здійснюють початкову придорожню перевірку, в тому числі й перевірку ТЗ, зареєстрованих в третій країні, компетентні органи затверджують перелік даних про ТЗ та результати проведеної придорожньої перевірки;

4. Для того, щоб скоротити витрати, пов'язані з використанням технічних засобів для поглибленої придорожньої перевірки, компетентні органи можуть вимагати оплати в разі виявлення невідповідностей технічного стану. При цьому, така плата має бути виправданою та відповідною;

5. Виконувати роль контактної пункту для обміну інформацією між державами-членами ЄС у сфері придорожньої технічної перевірки;

6. Кваліфіковано здійснювати відбір ТЗ для початкової придорожньої перевірки, в тому числі й перевірки розміщення та закріплення вантажу;

7. Зберігати інформацію про результати поглибленої придорожньої технічної перевірки.

2. Способи проведення придорожніх перевірок

- Процедури проведення придорожніх технічних перевірок та категорії ТЗ, що підпадають під такі перевірки.

Директива № 2014/47/ЄС розрізняє два види придорожніх технічних перевірок, а саме: первинна та поглиблена придорожні технічні перевірки. Вказані види придорожніх технічних перевірок відрізняються процедурами та методами їх проведення.

ТЗ щодо яких може здійснюватися придорожня технічна перевірка є засоби, які мають максимальну швидкість, що перевищує 25 км/год, а саме:

- а) ТЗ, спроектовані і побудовані переважно для перевезення пасажирів та їхнього багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія - категорій M2 та M3;
- б) ТЗ спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів, максимальна маса яких перевищує 3,5 т - категорії N2 і N3;

в) причепа/напівпричепа, спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, з максимальною масою понад 3,5 т - ТЗ категорій О3 і О4;

д) колісні трактори категорії Т5, які використовують переважно на громадських дорогах для комерційних автомобільних перевезень вантажів з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 км/год.

При цьому державам-членам ЄС не забороняється виконувати технічні перевірки ТЗ, не охоплених Директивою № 2014/47/ЄС або перевіряти інші аспекти автомобільного транспорту, зокрема ті, що пов'язані з часом водіння та періодами відпочинку або з перевезенням небезпечних вантажів.

Ідентифікуючи ТЗ, які повинні бути піддані початковій технічній придорожній перевірці, співробітник служби контролю може вибрати як пріоритетні ТЗ, що використовуються на підприємствах з високим ступенем ризику, як зазначено в Директиві № 2006/22/ЄС⁷. ТЗ для перевірки також можуть бути обрані випадково, або у випадку, коли є підозра, що ТЗ загрожує безпеці дорожнього руху або навколишньому середовищу.

- Система оцінки ризику

Для ТЗ, наведених вище, держави-члени ЄС повинні гарантувати, що зазначена в додатку II до Директиви № 2014/47/ЄС, і, в разі необхідності, у додатку III до цієї Директиви, інформація про кількість і вагомість недоліків, виявлених у ТЗ, експлуатованих індивідуально підприємцем, були введені в систему оцінки ризику, встановлену відповідно до статті 9 Директиви № 2006/22/ЄС.

Оцінка ризику є основою для цілеспрямованого вибору ТЗ, які використовують підприємці, що мають низькі результати з точки зору дотримання вимог з технічного обслуговування і придатності до експлуатації ТЗ. Ця система враховує результати обох перевірок: обов'язкових періодичних перевірок придатності до експлуатації та придорожніх технічних перевірок.

У системі оцінки ризиків, що стосуються підприємця, враховують такі чинники:

- кількість невідповідностей,
- вагомість невідповідностей,
- кількість технічних придорожніх перевірок і періодичних добровільних перевірок придатності до експлуатації,
- фактор часу.

1. Невідповідності оцінюють відповідно до їх вагомості, використовуючи такі коефіцієнти вагомості цих невідповідностей:

- небезпечна – 40;
- істотна 10;
- незначна 1.

При цьому, ТЗ, в якому знайшли недоліки, включені до більш ніж однієї категорії недоліків повинен бути віднесений до найбільш небезпечної категорії невідповідності. ТЗ, в якому кількість дефектів, виявлених у тих же сферах перевірок, які були визначені в перевірках, зазначених у главі 1 додатку II до Директиви № 2014/47/ЄС, може бути віднесений до більш істотної категорії невідповідності, якщо сукупна дія цих невідповідностей становить велику загрозу для безпеки дорожнього руху.

2. Зміни в оцінці стану підприємця (ТЗ) знаходять своє відображення у використанні «старих» результатів перевірки (невідповідностей) як менш вагомих, ніж результати «нових», використовуючи такі коефіцієнти:

- рік 1 останні 12 місяців коефіцієнт 3;
- рік 2 13-24 місяць коефіцієнт 2;
- рік 3 25-36 місяць коефіцієнт 1;

Наведене застосовують тільки до розрахунку загального рівня ризику.

Крім того, для оцінки ризиків використовують формули, наведені у додатку I до Директиви № 2014/47/ЄС.

Ступінь ризику щорічно використовують для оцінки змін, які спостерігаються за підприємством – власником ТЗ впродовж багатьох років.

Класифікацію підприємців (ТЗ) здійснюють на основі загальної оцінки ризику, щоб досягнути такого розподілу в звітному діапазоні діяльності підприємства (ТЗ):

- < 30 % низький ступінь ризику;
- 30—80 % середній ступінь ризику;

7) Директива № 2006/22/ЄС про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства у галузі автотранспортної діяльності, що припиняє дію Директиви Ради № 88/599/ЄЕС

- > 80% високий ступінь ризику.

Ця інформація використовується для більш широкого і більш частого моніторингу підприємств – власників ТЗ з високим ступенем ризику. Системою оцінки ризиків управляє компетентний орган держави-члена ЄС.

Держави-члени ЄС можуть забезпечити проведення добровільної перевірки придатності до експлуатації. Інформація щодо відповідності технічним вимогам, отримана з добровільних випробувань, може враховуватися для покращення профілю ризику підприємства.

- Відсоток ТЗ, що має пройти придорожню технічну перевірку

Кожна держава-член ЄС має забезпечити, аби загальна кількість початкових придорожніх технічних перевірок в ЄС протягом кожного календарного року була не менше 5% від загального числа таких ТЗ, зареєстрованих на території держав-членів ЄС.

При цьому кожна держава-член ЄС має вживати заходів для проведення відповідної кількості початкових придорожніх перевірок, залежно від загальної кількості таких ТЗ, що зареєстровані на її території.

- Початкова придорожня технічна перевірка

Під час кожної початкової технічної придорожньої перевірки ТЗ співробітник контролюючого органу:

- перевіряє останній сертифікат придатності до експлуатації і протокол придорожньої технічної перевірки придатності до експлуатації, якщо такі зберігаються в ТЗ або електронні докази перевірки;
- проводить візуальну оцінку стану ТЗ;
- може здійснювати візуальну перевірку відповідності розміщення і закріплення вантажу на ТЗ;
- здійснює технічні дослідження, використовуючи будь-який визнаний метод. Такі технічні перевірки можуть проводитися для того, щоб виправдати рішення про передачу ТЗ на поглиблену технічну придорожню перевірку або про негайне усунення недоліків.

Разом з цим, має бути перевірено усунення/не усунення недоліків, які були виявлені під час попередньої придорожньої технічної перевірки.

Спираючись на результати первинної придорожньої технічної перевірки, має прийматися рішення про доцільність

проведення для ТЗ та їх причепів поглибленої придорожньої технічної перевірки.

- Перевірка розміщення і закріплення вантажу

Закріплення вантажів має принципове значення для безпеки дорожнього руху. Тому необхідно забезпечити закріплення, що відповідає прискоренням під час руху ТЗ на дорозі. Виходячи з практичних міркувань, сили, що виникають в результаті такого прискорення, повинні бути використані в якості граничних значень на основі європейських стандартів.

Під час придорожньої технічної перевірки придатності до експлуатації ТЗ можуть бути перевірені на предмет розміщення і закріплення вантажу відповідно до додатку III до Директиви № 2014/47/ЄС для того, щоб переконатися, що вантаж розміщений і закріплений таким чином, що не створює загроз безпеці дорожнього руху, життю і здоров'ю людей, цілісності майна та довкілля. Перевірка може бути виконана для підтвердження того, що у всіх випадках експлуатації ТЗ, зокрема в надзвичайних ситуаціях або під час руху вгору:

- вантаж може тільки незначним чином змінити своє положення відносно іншого вантажу, бортів платформи (стінок фургона) або інших поверхонь ТЗ;

- вантаж не повинен залишати межі вантажного відділення або зміщуватись за межі навантажувальної поверхні.

При цьому закріплення вантажу повинні забезпечувати такі сили, що виникають від прискорення/сповільнення ТЗ:

- у напрямку руху - 0,8 навантаження від повної маси вантажу, і

- у поперечному напрямку - 0,5 навантаження від повної маси вантажу, і

- у протилежному напрямку руху - 0,5 навантаження від повної маси вантажу,

- а загалом, запобігають нахилению або перекиданню вантажу.

- Поглиблена придорожня технічна перевірка

Поглиблену придорожню перевірку придатності до експлуатації здійснюють за допомогою пересувних або визначених пунктів придорожньої технічної перевірки, або пунктів технічного контролю відповідно до Директиви № 2014/45/ЄС.

Поглиблена придорожня технічна перевірка обов'язково повинна включати перевірку таких пунктів:

- Ідентифікація ТЗ;
- Система гальмування;
- Система керування;
- Оглядовість;
- Освітлювальне обладнання та частини електричної системи;
- Осі, колеса, шини, підвіска;
- Шасі та кріпильні елементи шасі;
- Інше обладнання;
- Емісії;
- Додаткових перевірок ТЗ категорій М2 та М3, що перевозять пасажирів.

Методами, які застосовуються для поглибленої придорожньої технічної перевірки є візуальний та із застосуванням інструментів та/або обладнання.

Додаток II до Директиви № 2014/47/ЄС визначає об'єкти перевірки, методи перевірки, критерії визначення технічного стану незадовільним та класифікує виявлені недоліки, як незначні, істотні та небезпечні.

Критерій визнання технічного стану незадовільним не застосовують, коли він стосується вимог, що не були обов'язковими в рамках відповідних приписів затвердження на момент першої реєстрації, першого введення ТЗ в експлуатацію або вимог, що стосуються його модернізації (переобладнання).

Якщо за результатами первинної та/або поглибленої придорожньої технічної перевірки виявлено істотні або небезпечні несправності, то такі несправності повинні бути виправлені перед подальшим використанням ТЗ на дорогах загального користування.

Разом з тим, співробітники контролюючого органу можуть прийняти рішення, згідно з яким ТЗ повинен бути підданий перевірці придатності до експлуатації протягом певного періоду, якщо він зареєстрований в державі-члені ЄС, в якій була проведена придорожня перевірка придатності до експлуатації. Якщо ТЗ зареєстровано в іншій державі-члені ЄС, компетентний орган може звернутися до компетентного органу цієї держави-члена ЄС через контактний пункт для нової перевірки придатності ТЗ. У разі істотних або небезпечних невідповідностей ТЗ,

зареєстрованого за межами ЄС, держави-члени ЄС можуть прийняти рішення інформувати про це компетентний орган країни реєстрації ТЗ.

Крім того, Директива № 2014/47/ЄС регламентує дії, у разі виявлення недоліків, які потребують негайного усунення прямого ризику для безпеки дорожнього руху, зокрема держава-член ЄС або компетентний орган забезпечує, що, поки не будуть усунені ці недоліки, використання такого ТЗ буде обмежено або заборонено, в певних випадках, коли є можливість дозволити рух такого ТЗ до найближчої станції технічного обслуговування, такий рух дозволяється, у протилежному випадку, такий ТЗ має бути перевезений до найближчої станції технічного обслуговування.

- Вимоги до персоналу, який проводить придорожні технічні перевірки, та пунктів проведення придорожніх перевірок

Вимоги до персоналу

Директива № 2014/47/ЄС вимагає, щоб персонал, що проводить придорожню технічну перевірку, був належно підготовлений, мав відповідну кваліфікацію, зокрема для того, щоб ефективно виконувати візуальну перевірку. Співробітники контролюючих органів, які проводять поглиблені технічні перевірки, повинні мати таку ж кваліфікацією і відповідати тим же вимогам, що й експерти з перевірки придатності ТЗ до експлуатації відповідно до Директиви № 2014/45/ЄС. Держави-члени ЄС повинні вимагати від співробітників контролюючих органів, які проводять перевірки в призначених пунктах придорожньої перевірки або за допомогою мобільного придорожнього пункту технічної перевірки, відповідати таким вимогам або еквівалентним, затвердженим компетентним органом держави-члена ЄС.

Вибираючи ТЗ для технічної придорожньої технічної перевірки, а також виконуючи таку перевірку, співробітники контролюючого органу, повинні утримуватися від будь-якої дискримінації за ознакою громадянства водія, країни реєстрації або країни, в якій ТЗ допущено до експлуатації.

Проведення придорожньої технічної перевірки співробітником контролюючого органу повинно бути вільним від будь-яких конфліктів інтересів, які могли б вплинути на неупередженість і об'єктивність його рішення.

Винагорода посадової особи за проведення придорожньої технічної перевірки не може безпосередньо залежати від результатів



первинної або поглибленої технічної придорожньої перевірки.

Поглиблена придорожня технічна перевірка, що проводиться співробітником контролюючого органу, має відповідати мінімальним вимогам щодо компетентності та професійної підготовки, як визначено у статті 13 та додатку IV Директиви № 2014/45/ЄС. Держави-члени ЄС можуть передбачати, що співробітники контролюючого органу, які проводять придорожні перевірки в пересувних пунктах технічного або в визначених пунктах придорожнього технічного контролю, повинні відповідати цим вимогам або еквівалентним вимогам, затвердженим компетентним органом держави-члена ЄС.

За результатами придорожніх технічних перевірок співробітник контролюючого органу, повинен підготувати протокол, форма якого визначена додатком IV до Директиви № 2014/47/ЄС, видати копію протоколу водію ТЗ та повідомити компетентний орган про результати поглибленої придорожньої перевірки. В свою чергу, компетентний орган має зберігати таку інформацію щонайменше 36 місяців з дати отримання.

Вимоги до пунктів проведення придорожньої технічної перевірки

Поглиблену придорожню технічну перевірку придатності до експлуатації здійснюють за допомогою пересувних або визначених пунктів придорожнього технічного контролю, або пунктів технічного контролю відповідно до Директиви № 2014/45/ЄС.

У випадку, коли поглиблена придорожня технічна перевірка придатності до експлуатації повинна бути проведена в пункті технічного контролю або у визначеному пункті придорожнього технічного контролю, вона виконується в найкоротші терміни і в найближчому пункті.

Пересувні пункти придорожнього технічного контролю повинні мати відповідне обладнання для проведення поглибленої технічної придорожньої перевірки, зокрема, устаткування, необхідне для оцінки стану гальмових систем і ефективності їхньої дії, системи керування, підвіски, а також емісій, згідно з вимогами.

Якщо пересувний пункт придорожнього технічного контролю або визначений пункт придорожнього технічного контролю не мають відповідного обладнання для перевірки визначеної позиції, зазначений в початковій

перевірці ТЗ направляють в пункт технічного контролю або до пункту, де можливо провести таку перевірку.

- Спільні придорожні технічні перевірки держав-членів ЄС

Для досягнення більш узгодженої системи технічної придорожньої перевірки у всьому ЄС необхідні співпраця та обмін передовим досвідом між державами-членами ЄС. Держави-члени ЄС повинні, у разі можливості, також більш тісно співпрацювати під час операційних дій. Така співпраця має включати в себе організацію регулярних спільних технічних придорожніх перевірок, які мають проводитися щороку.

- Штрафні санкції

Держави-члени ЄС повинні передбачити приписи щодо санкцій, які стосуються випадків порушення Директиви № 2014/47/ЄС, та забезпечити їх реалізацію. Ці покарання повинні бути ефективними, пропорційними, мати стримуючий вплив і недискримінаційний характер. Держави-члени ЄС повинні, зокрема, звертатися до відповідних заходів, щоб реагувати на ситуацію, в якій водій або підприємець відмовляється співпрацювати з посадовими особами контролюючого органу з перевірки та у випадках несанкціонованого використання ТЗ з небезпечними недоліками.

1.3. ВИСНОВКИ

Як свідчить аналіз міжнародних угод, в тому числі й тих, стороною яких є Україна, та положень *acquis* ЄС наведених вище, держави-члени ЄС, розуміючи важливість безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, цінуючи життя та здоров'я населення, що проживає на їх території, беручи до уваги постійне зростання кількості ТЗ, які курсують європейськими дорогами загального користування, розвиваючи конкуренцію на ринках вантажних та транспортних перевезень встановлюють більш жорсткі вимоги до технічного стану ТЗ.

Разом з більш жорсткими вимогами для технічного стану ТЗ та водіїв, які ними керують, встановлюються більш жорсткі вимоги до суб'єктів, уповноважених на проведення технічних перевірок, персоналу, який задіяний у проведенні таких перевірок цими суб'єктами, обладнання, яке використовується для здійснення технічних перевірок на придатність до експлуатації.

Положеннями Директив ЄС у сфері технічних перевірок придатності до експлуатації (зокрема Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС) на держав-членів ЄС та компетентні органи цих держав покладається багато обов'язків, які спрямовані на досягнення основних цілей, як політики ЄС щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, так і положень відповідних Директив. Одним із способів досягнення цілей політики ЄС у цій сфері є забезпечення співпраці між державами-членами ЄС, обмін інформацією та проведення спільних заходів щодо здійснення технічної перевірки ТЗ.

Резюмуючи інформацію, наведену у цьому розділі, на національному рівні держави члени ЄС мають закріпити та застосовувати положення Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС, зокрема:

- здійснювати періодичну технічну перевірку всіх ТЗ, які зареєстровані на її території, на придатність таких ТЗ до експлуатації;
- визначити категорії ТЗ, які мають проходити періодичні технічні перевірки на придатність до експлуатації, та строки таких перевірок не більшими ніж ті, що визначені Директивою № 2014/45/ЄС;
- здійснювати придорожні технічні перевірки комерційних ТЗ;
- визначити компетентний орган влади у сфері технічних перевірок;
- визначити центри тестування ТЗ та здійснювати нагляд за ними, зокрема в частині відповідності технічним вимогам до обладнання, за допомогою якого здійснюються перевірки, та кваліфікації персоналу, що

визначені Директивою № 2014/45/ЄС;

- здійснювати первинну підготовку інспекторів, які проводять періодичну технічну перевірку ТЗ на придатність до використання, та придорожні технічні перевірки і їх періодичне навчання;
 - вести реєстр ТЗ, результатів перевірок, свідоцтв придатності до експлуатації, результатів придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ тощо;
 - визначити, що центри тестування, у разі виявлення недоліків ТЗ у ході перевірок, не здійснювали їх ремонт;
 - забезпечити неупередженість інспекторів, які проводять періодичні технічні перевірки ТЗ та придорожні технічні перевірки і відсутність конфлікту інтересів;
 - встановити персональну відповідальність інспекторів на результати перевірок;
 - запровадити систему оцінки ризиків та на її основі здійснювати придорожні технічні перевірки комерційних ТЗ;
 - проводити спільні з іншими державами-членами ЄС придорожні технічні перевірки комерційних ТЗ;
 - встановити штрафні санкції за невиконання положень Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС;
 - обмінюватися з іншими державами-членами ЄС інформацією щодо проведених технічних перевірок (як періодичних, так і придорожніх), зокрема щодо показників одометрів.
- Отже згідно Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС система перевірки придатності ТЗ до експлуатації має такий вигляд:

Таблиця 3

Вимоги	Періодична технічна перевірка ТЗ на придатність до експлуатації	Придорожня технічна перевірка комерційних ТЗ	
		Початкова	Поглиблена
Види	-	Початкова	Поглиблена
Компетентний орган	Визначається державою	Визначається державною	Визначається державною
Виконавці	Акредитовані державою центри тестування	Пункти проведення перевірки служби контролю	Пункти проведення перевірки служби контролю та/або центри тестування
Ринок	На розсуд держави-члена	Відсутній	Відсутній
Ціна чи визначений державою тариф	На розсуд держави-члена	Безкоштовно	На розсуд держави-члена
Безпосередні виконавці	Експерти, пов'язані трудовими відносинами з центрами тестування	Інспектори (співробітники служби контролю)	Інспектори (співробітники служби контролю) та/або експерти центрів тестування

Вимоги до персоналу	Спеціальна підготовка та періодична підготовка	Спеціальна підготовка та періодична підготовка	Спеціальна підготовка та періодична підготовка
Антикорупційні запобіжники	- Персональна відповідальність експерта центру тестування; - відсутність конфлікту інтересів; - незалежність заробітної плати від здійснених перевірок; - штрафи за порушення законодавства; - інше.	- Персональна відповідальність інспектора служби контролю; - відсутність конфлікту інтересів; - незалежність заробітної плати від здійснених перевірок; - штрафи за порушення законодавства; - інше.	- Персональна відповідальність інспектора служби контролю; - відсутність конфлікту інтересів; - незалежність заробітної плати від здійснених перевірок; - штрафи за порушення законодавства; - інше.
ТЗ, які підлягають перевірці	Приватні та комерційні	Комерційні	Комерційні
Категорії ТЗ засобів	M1, M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 і O4, T5 (що використовуються, переважно, на дорогах загального користування для комерційних автомобільних перевезень), інші – на розсуд держави-члена	M1(таксі), M2, M3, N2, N3, O2, O3 і O4	M1(таксі), M2, M3, N2, N3, O2, O3 і O4
Періодичність проведення перевірки	Залежить від категорії ТЗ від 1 року до 4 років	Залежить від ступеня ризику суб'єкта господарювання – власника ТЗ	Залежить від ступеня ризику суб'єкта господарювання – власника ТЗ та стану ТЗ під час початкової придорожньої перевірки
Відсоток ТЗ, що підлягають перевірці	100 % ТЗ в залежності від строків проведення перевірки	Не менше 5 %	100 %, в яких під час початкової придорожньої перевірки співробітники служби контролю визначили необхідність проведення такої перевірки
Що перевіряється	- Ідентифікація ТЗ; - Гальмівне обладнання; - Рульове управління; - Видимість; - Освітлювальне обладнання і частини електричної системи; - Осі, колеса, шини, підвіска; - Шасі і ходова частина; - Інше обладнання; - Емісії; - Деталі; - Додаткові тестування для пасажирських ТЗ категорій M2 і M3.	- Ідентифікація ТЗ; - Оцінка стану ТЗ; - Розміщення та закріплення вантажу; - здійснення інших технічних дослідження.	- Ідентифікація ТЗ; - Система гальмування; - Система керування; - Видимість; - Освітлювальне обладнання та частини електричної системи; - Осі, колеса, шини, підвіска; - Шасі та кріпильні елементи шасі; - Інше обладнання; - Емісії; - Додаткових перевірок ТЗ категорій M2 та M3, що перевозять пасажирів.
Методи перевірки	Візуальні та за допомогою обладнання	Візуальні та за допомогою обладнання	Візуальні та за допомогою обладнання
Класифікація недоліків	Незначні, істотні та небезпечні	Незначні, істотні та небезпечні	Незначні, істотні та небезпечні

2. ОГЛЯД СВІТОВИХ МОДЕЛЕЙ ПЕРІОДИЧНОЇ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Періодична технічна перевірка ТЗ є не новим явищем, і в деяких європейських країнах, таких як, наприклад, Фінляндія та Італія став обов'язковим ще у 20-х роках минулого століття. В інших країнах сучасна система обов'язкової технічної перевірки ТЗ була запроваджена на законодавчому рівні, починаючи з 30-х років, наприклад, у Бельгії в 1933 р., Австрії – 1939 р., Японії – 1951 р., Німеччині – 1952 р., Великобританії – 1960 р., Польщі – 1961 р., Угорщині – 1968 р., Іспанії, Франції – 1985 р.

Було проведено низку міжнародних досліджень щодо впливу технічних перевірок ТЗ на безпеку дорожнього руху.

Так, за даними DEKRA (2005 р.), технічна перевірка була введена в штаті Техас у 1999 р. З того часу відсоток аварій, спричинених технічними вадами ТЗ, знизився з 12 % до 4 %, у загальній кількості ДТП.

Christensen & Elvik (2007 р.) у своєму звіті зазначають, що в Норвегії внаслідок проведення технічної перевірки значно зменшився відсоток технічних недоліків ТЗ. Однак, вони не змогли визначити вплив технічних перевірок на рівень аварійності в країні.

В Окленді (Нова Зеландія, 2003 р.) було проведено аналогічне дослідження, і виявлено, що ТЗ, які не проходили регулярні технічні перевірки, значно частіше потрапляли в ДТП, що спричинили загибель людей або важкі травми.

- Періодичність проведення перевірок придатності ТЗ до експлуатації

Що стосується періодичності технічних перевірок, то, наприклад, у Великобританії є вимога проходити періодичну технічну перевірку нових ТЗ через 3 роки від дати першої реєстрації, а ТЗ старші за 3 роки - кожного року, а більшість країн ЄС зобов'язує автовласників проходити технічні перевірки через 4 роки, а потім кожні 2 роки.

В Японії ТЗ мають пройти технічну перевірку через 3 роки, а потім кожні 2 роки, причому кожний наступний огляд є більш жорстким.

В США у 18 штатах на законодавчому рівні закріплено проведення щорічних або дворічних перевірок, у штаті Меріленд проведення перевірки є обов'язковим при передачі права власності, 30 штатів не вимагають обов'язкової технічної перевірки ТЗ, але здійснюють кожні 2 роки перевірки щодо викидів газів всіх ТЗ віком понад 5 років.

Бразилія здійснює щорічні перевірки всіх ТЗ.

Швеція проводить технічні перевірки щорічно для сучасних ТЗ і кожні 2 роки для ТЗ старше 30 років.

В Сінгапурі обов'язковою є перевірка на безпеку та рівень викидів кожні 2 роки, починаючи з 3-го року та щорічно після 10 років.

У Болгарії ТЗ повинні бути перевірені через 3 роки в поліцейській дільниці або акредитованому діагностичному центрі.

Організаційні форми періодичних технічних перевірок відрізняються залежно від країни. Однак, у всіх країнах можна спостерігати зменшення державного втручання в сектор технічних перевірок ТЗ.

Функції здійснення перевірки делеговані приватним суб'єктам господарювання, які надають такі послуги на більш якісному рівні, та закон зобов'язує центри тестування бути незалежними в усіх видах діяльності.

Подібна політика характерна для Німеччини, Бельгії, Люксембургу, Швеції та Данії. В Нідерландах, Фінляндії, Ірландії, Австрії та Італії перевірка ТЗ може проводитися, як в сервісних центрах, так і на спеціальних станціях технічних перевірок.

- Організаційна форма проведення періодичних перевірок придатності ТЗ до експлуатації

- У липні 2018 р. Латвійське конкурентне відомство представило дослідження ринку технічних перевірок ТЗ на придатність до експлуатації, в тому числі й запитувало інформацію щодо організації періодичних технічних перевірок ТЗ в інших державах-членах ЄС.

В цілому держави-члени ЄС, дотримуючись положень Директив у сфері технічної перевірки ТЗ, застосовують три типи моделей організації проведення технічних перевірок, коли проведенням технічних перевірок займається(ються):

- централізована система: єдиний суб'єкт господарювання, який заснований державою, або невелика кількість таких суб'єктів господарювання, що має(ють) свої структурні одиниці у відповідних регіонах. При цьому, з метою уникнення конфліктів інтересів, такий суб'єкт господарювання не може займатися комерційною діяльністю, яка пов'язана з продажем, обслуговуванням та ремонтом ТЗ. В такій ситуації держави-члени також можуть проводити тендери на надання таких послуг та укладати договори на тривалий період. До країн, які застосовують таку модель, належать, зокрема: Хорватія, Ірландія, Литва, Латвія;

- децентралізована тестова версія - аналогічна централізованій системі тестування (окремий контроль за ремонтом); тільки в цьому типі системи держава не укладає довгостроковий договір на надання послуг окремим учасникам ринку, а бере участь в акредитації та моніторингу учасників ринку. У децентралізованій системі здійснення перевірок існує більше технічних перевірок (в порівнянні з централізованою системою), оскільки ринок відкритий для будь-якого потенційного учасника ринку. Таку систему на цей час, зокрема, використовує Швеція;

- децентралізована система складається з певного числа відносно невеликих центрів тестування, що повністю обслуговуються, які виконують як випробування, так і ремонтні роботи транспортного засобу (технічні перевірки, пов'язані з ремонтом ТЗ). У цій системі держава також займається тільки акредитацією та контролем учасників ринку (ринок відкритий для конкуренції). Наразі, це найпоширеніша серед держав-членів ЄС система, яка запроваджена: Чехією, Естонією, Німеччиною, Нідерландами, Польщею, Португалією, Словаччиною, Словенією.

Разом з тим, є деякі країни, серед яких, зокрема, Румунія та Іспанія, що застосовують

гібридні моделі, які поєднують одночасно і централізовану, і децентралізовану системи.

Варто відмітити, що ціноутворення за проведення технічних перевірок в таких ситуаціях здійснюється як на звичайних ринкових умовах, так і визначається окремою державою-членом ЄС (держава-член ЄС визначає розмір оплати таких послуг).

У згаданому дослідженні Латвійське конкурентне відомство дійшло висновку, що існує тенденція, що споживачі отримують конкурентні переваги в державах, де ринок відкритий: більш висока доступність послуг, зниження цін, додаткові знижки та інші переваги. Аналогічним чином, існування конкуренції не зменшило якість служби технічного огляду та загальної безпеки дорожнього руху. Тому в інших країнах, де ринкова конкуренція залишається повністю або частково закритою, відбуваються активні дебати щодо необхідності зменшення адміністративних та інших бар'єрів та, таким чином, посилення конкуренції та збільшення переваг для споживачів.

До такого висновку дала змогу дійти наступна інформація, отримана в ході дослідження від відповідних конкурентних відомств держав-членів ЄС:

- У Хорватії діє централізована система технічних перевірок. Була створена монополія однієї компанії, визначена законом. Ціна регулюється державою. Державне управління дорожнього руху вказує, що Хорватія побудувала свою систему перевірки придатності для експлуатації за прикладом Латвії і дуже добре відображає той факт, що кількість центрів тестування і деякі вимоги до створення нового центру тестування регулюються державою, що є ключем до високої якості обслуговування, а також лояльності клієнтів.

- В Чехії існує децентралізована система перевірок (ринок відкритий). Послуга надається приблизно 370 акредитованими компаніями, які відповідають вимогам, визначеним державою. Акредитація та нагляд здійснюються державними органами в національних адміністративних округах. На своїй території національні адміністративні округи можуть визначати обмежену кількість станцій, що здійснюють перевірки, (залежно від кількості ТЗ, зареєстрованих в регіоні). Ціна не регулюється. В даний час вносяться регуляторні зміни, які знижують обмеження кількості центрів тестування, тим самим

збільшуючи конкуренцію.

- В Естонії діє децентралізована система тестування і ремонту. Послуга доступна в більш ніж в 100 центрах тестування (ринок відкритий). Акредитація та моніторинг здійснюються Естонською дорожньою адміністрацією. Повторна акредитація, в ході якої інспектори повинні пройти спеціальну підготовку і здати іспит, для кожної компанії відбувається кожні 36 місяців. Ціна не регулюється.

- У Фінляндії існує децентралізована система тільки для тестування (до 1994 р. існувала державна монополія). Послугу надають близько 140 центрів тестування, в цілому 500 точок, в яких проводиться технічна перевірка (відкриті ринки). Акредитацію може виконувати будь-який учасник ринку, який відповідає певним вимогам (відповідний персонал, технічна підтримка і стандарти якості). Ціна не регулюється і може варіюватися, залежно від інтенсивності конкурсу (в більших містах ціни зазвичай нижче, ніж в менших населених пунктах, де є тільки один або два центри тестування).

- У Німеччині діє децентралізована система тільки для тестування. Послуга надається кількома акредитованими центрами тестування (TÜV Süd, TÜV Hessen, TÜV Nord, TÜV Thüringen, Dekra і т. д.), а також позаштатними експертами, які отримали ліцензію (ринок відкритий). Після лібералізації ринку конкуренція значно зросла. Слід звернути увагу на те, що не обов'язково проводити технічні перевірки в певних місцях, але вони також можуть виконуватися в будь-якій службі (ремонтній майстерні) за умови, що технічну перевірку буде виконано незалежними акредитованими центрами тестування або позаштатними експертами. У більшості випадків позаштатні експерти регулярно (кілька разів на місяць) відвідують служби/ремонтні майстерні з метою проведення технічної перевірки ТЗ, які в даний час проходять регулярний ремонт. В результаті у споживача є можливість вибрати як центр тестування, так і акредитовану особу для отримання послуги. Ціна не регулюється.

- В Ірландії існує централізована система тільки для тестування. Послуга надається однією компанією (монополією), яка виграла відкритий тендер і придбала ексклюзивне право на 10 років. У країні налічується понад 40 станцій технічної перевірки. Ірландське конкурентне відомство не проводило

поглиблених досліджень в цій сфері, але в той же час висловлювало побоювання щодо укладення довгострокового контракту.

- Литва має централізовану систему тільки для тестування. В цілому територія Литви розділена на 10 зон - в кожній зоні один постачальник послуг, який виграв відкритий тендер (в 1994 р.) і придбав ексклюзивне необмежене право продовжувати надавати цю послугу в цій сфері (ринок закритий). В цілому в країні діє понад 60 технічних станцій. Схема розташування майданчиків для перевірки спроектована таким чином, щоб максимальна відстань від будь-якої точки країни до найближчої точки технічного огляду не перевищувала 30 км. Законом встановлюється максимальна ціна технічної перевірки. Литовське управління з питань конкуренції не проводило поглиблених досліджень в цьому секторі, але в той же час воно вказало на те, що така практика з необмеженою невизначеною тривалістю надання одними й тими ж суб'єктами господарювання послуг з періодичної технічної перевірки повинна бути змінена.

- В Нідерландах існує децентралізована система тестування і ремонту. Технічна перевірка проводиться кількома компаніями, які отримали акредитацію (ринок відкритий). Процедури і вимоги до акредитації встановлюються Міністерством інфраструктури та навколишнього середовища. Ціна не регулюється.

- У Польщі існує децентралізована система тестування. Послуга надається кількома компаніями (відкритий ринок). Акредитація та моніторинг здійснюються органом технічного нагляду за автотранспортними засобами. Ціна регулюється і ідентична для всіх центрів тестування. Польський орган з питань конкуренції висловив стурбованість з приводу відсутності конкуренції на ринку, оскільки ціни регулюються і ідентичні для всіх. Аналогічним чином, центрам тестування не дозволяється пропонувати будь-які знижки або інші рекламні акції для споживачів.

- У Португалії послуги надають ряд компаній (децентралізована система), які отримали акредитацію. Ціни регулюються, а корекція проводиться щороку до рівня інфляції. Португальська організація з конкуренції не провела глибоких досліджень у цій галузі. У той же час важливо підкреслити, що Суд ЄС виявив, що Португалія порушила Договір про функціонування ЄС шляхом в частині створення та підтримання деяких обмежень

для вільного бізнесу на ринку періодичної технічної перевірки (деякі з них еквівалентні тим, що існують в Латвії).

- У Румунії існує гібридна модель, яка включає елементи з централізованої та децентралізованої системи періодичної технічної перевірки. Румунське законодавство встановлює, що технічна перевірка ТЗ в країні здійснюється Румунським реєстратором автомобільного транспорту (румунським органом влади, що підпорядкований Міністерству транспорту та інфраструктури). В той же час, Румунський реєстратор автомобільного транспорту може також укладати договори про франчайзинг з іншими компаніями щодо надання послуги. Ціни не регулюються.

- В Словаччині на ринку існує понад 120 акредитованих компаній (децентралізована система). Міністерство транспорту визначає розташування станцій технічної перевірки. Ціни не регулюються.

- У Словенії існує децентралізована система тестування. Послуга надається понад 90 компаніями (ринок відкритий). Словенське агентство з безпеки руху забезпечує нагляд за акредитованими компаніями. Нормативна база визначає максимальну вартість послуг.

- У Іспанії існує гібридна модель система здійснення періодичної технічної перевірки. Залежно від конкретного регіону (всього 19 автономних територій) періодична технічна перевірка забезпечується як акредитованими компаніями у конкурентному середовищі, так і державними установами у партнерстві з приватним сектором (довгострокове державно-приватне партнерство). Органи нагляду є абсолютно незалежними (не пов'язаними з виробниками автомобілів або центрами тестування). Загалом, послуга надається понад 400 центрами тестування. Ціна в окремих регіонах не регулюється.

Враховуючи різноманітні послуги технічної перевірки, що існують в країні, у 2014 р. іспанські органи з питань конкуренції провели поглиблене дослідження ринку послуг з технічної перевірки, в якому, серед іншого, визначено ряд переваг, які споживачі отримали в умовах конкуренції. Основні висновки Іспанського органу конкуренції:

- У сферах, де існують державно-приватні партнерства, конкуренція суттєво обмежена (що не є ні необхідним, ні пропорційним). У той же час, там, де ринок відкритий, існує

активне суперництво, в результаті чого споживачі отримали ряд переваг, таких як нижчі ціни, більш гнучкий графік роботи станцій, допоміжні послуги (попередня реєстрація, дзвінки тощо). Такі переваги також відповідають Директиві № 2009/40/ЄС, а саме принципу того, що перевірки протягом всього життєвого циклу ТЗ повинні бути відносно простими, швидкими та недорогими, але водночас ефективними;

- Немає необхідності обмежувати число постачальників послуг, а також надати територіальну винятковість, забезпечуючи окремим компаніям можливість отримати істотний прибуток. Навпаки, такі обмеження не дозволяють споживачам отримувати користь від низки конкурентних переваг;
- Досвід інших країн (Німеччина, Великобританія, Франція, Італія) показує, що держави-члени ЄС все більше скорочують адміністративні і інші ринкові бар'єри для надання послуг з технічної перевірки на придатність до експлуатації з метою підвищення доступності послуг для споживачів.

- У Швеції зараз діє децентралізована система технічних перевірок. 1 липня 2010 р. ринок технічної перевірки ТЗ був відкритий для конкуренції (до того часу діяла державна монополія). Державна монополія (AV Svensk Bilprovning) була розділена на три частини, дві з яких були продані приватним інвесторам. Акредитацію аудиторів на технічну експлуатацію надають Swedac. Очікувані переваги від лібералізації ринку та посилення конкуренції - більш конкурентоспроможні ціни, поліпшення сервісу та більша безпека.

Через шість років після відкриття ринку дотримуються вимоги щодо безпеки дорожнього руху, тобто через технічний стан ТЗ, безпека на дорогах не погіршилася. Хоча ринок все ще знаходиться на стадії формування, конкурентна ситуація покращується з року в рік. Це свідчить індекс ННІ¹, який продовжував знижуватися (з 9536 пунктів в 2010 р. до 2279 в 2016 р.) та входження нових учасників ринку.

Що стосується ціни, шведський орган моніторингу конкуренції зазначає, що середня ціна після відкриття ринку в цілому зростає швидше, ніж індекс споживчих цін (РСІ24) -

1) Індекс Герфіндала-Хіршмана, що характеризує розподіл «ринкової влади» серед усіх учасників ринку.

від 300 крон (близько 28 євро) в 2010 році до 445 крон (близько 42 євро) в 2016 р. (категорії М1, без урахування ПДВ). Зазначені ціни не враховують знижки, так що фактична ціна для споживача буде значно нижчою. В цілому, різниця в ціні суттєва (ціни варіюються приблизно від 31 євро до 64 євро), залежно від місця розташування і типу обслуговування (попередня реєстрація, відвідування у вихідні та ін.).

Деякі станції також працюють по суботах і рано вранці і/або пізно ввечері. Збільшився доступ споживачів до послуги (побоювання щодо відсутності можливості отримання послуг у сільській місцевості не підтверджено). Кількість центрів тестування зросла з 196 станцій у 2010 р. до 451 станцій у 2016 р. (категорія М1). Зростання кількості станцій спостерігається у всіх регіонах, а також і в інших категоріях ТЗ. Перевірка центрів тестування показує, що технічний стан ТЗ контролюється якісно.

Розглянемо більш детально приклади деяких країн щодо здійснення оцінки відповідності ТЗ або техогляду.

2.1 ЛИТОВСЬКА РЕСПУБЛІКА

У Литовській республіці система оцінки відповідності ТЗ та їхніх частин діє з 2002 р. (резольція Уряду Литовської Республіки від 17 січня 2001 р. № 44 «Про оцінку відповідності частин транспортних засобів та транспортних засобів» (Official Gazette, 2001 р., N 7-194, 2004 р., N 143 – 5231).

Обов'язкова перевірка означає: обов'язкову періодичну технічну перевірку ТЗ,

zareєстрованого в Литовській Республіці, під час якої визначається його технічний стан. Компетентним органом є Державна інспекція автомобільного транспорту при Міністерстві транспорту та зв'язку Литви.

У країні сформована мережа центрів та станцій технічної перевірки, яка дозволяє власникам ТЗ проходити обов'язкові технічні перевірки в межах 30 км. На даний момент в Литві функціонує 10 центрів, якими встановлено близько 80 станцій, що мають право здійснювати обов'язкову технічну перевірку. У центрах тестування працює близько 300 експертів на дорогах та інспекторів технічної перевірки.

З 1 липня 2015 р. Міністерством транспорту та зв'язку Литовської Республіки, що є компетентним органом в перевірці придатності ТЗ до експлуатації, введено в дію нові положення безпеки дорожнього руху, згідно з якими дозволено проведення періодичної технічної перевірки ТЗ в інших державах-членах ЄЕС. Так, власники ТЗ, zareєстрованих в Литві, тепер можуть здійснювати періодичну технічну перевірку у Німеччині та звернутися до близько 235 акредитованих інспекційних органів.

ТЗ, які не пройшли періодичну технічну перевірку у визначений час, забороняються до експлуатації. Частоту технічних перевірок ТЗ контролюють співробітники поліції і Литовської адміністрації з безпеки на транспорті (Lietuvos transporto saugos administracija).



Таблиця 4

ТЗ	Періодичність проведення технічних перевірок
Мотоцикли	через 3 роки після першої реєстрації, потім кожні 24 міс.
Легкові автомобілі	через 3 роки після першої реєстрації, потім кожні 24 міс.
Легкові автомобілів для комерційного використання (таксі), якщо їхній термін служби:	
до 5 років	кожні 12 міс.
від 5 років і старше	кожні 6 міс.
Автобуси та тролейбуси	через 1 рік після першої реєстрації, потім кожні 6 міс.
Вантажні автомобілі категорії N1	через 2 роки після першої реєстрації, а потім кожні 12 міс.
Автомобілі категорії N2 і N3	через 1 рік після першої реєстрації, потім кожні 12 міс.
ТЗ, що перевозять небезпечні вантажі	кожні 12 міс.
Причепи та напівпричепи категорії O1 і O2	через 3 роки після першої реєстрації, потім кожні 24 міс.
Причепи та напівпричепи категорії O3 та O4	через 1 рік після першої реєстраційної, потім кожні 12 міс.

2.2 ШВЕЦІЯ

Періодичні технічні перевірки ТЗ на придатність до експлуатації є обов'язковими у Швеції та виконуються затвердженими компаніями, які мають право проводити такі перевірки.

Компетентним органом з питань перевірки придатності ТЗ до експлуатації у Швеції є Швецька транспортна агенція.

Основна мета перевірки ТЗ на придатність до експлуатації - зменшення кількості ДТП, технічних несправностей та уникнення надмірних викидів шкідливих речовин.

На технічну придатність перевіряється:

Рама - чи не була пошкоджена несуча конструкція ТЗ, наприклад, сильною іржавістю.

Колеса та система керування - на пошкодження передньої та задньої частини. Також перевіряються стан і ступінь протектора шини.

Привідна система - двигун та електрична, вихлопна та привідна системи.

Система гальм - функція, ефективність і рівномірність гальм.

Кузов - ремені безпеки, вікна та двері.

Комунікаційні системи - ліхтарі, індикатори, склоочисник і попереджувальний трикутник.

Навколишнє середовище - викиди вихлопних газів порівнюються з пороговими значеннями.

Інше - буксир, приладові вогні та спідометр.

Коли настає час проведення періодичної технічної перевірки, зазвичай, автовласник отримує письмове повідомлення від однієї або декількох визначених центрів тестування. Однак, автовласник несе персональну відповідальність за те, щоб ТЗ перевірявся вчасно.

З 20 травня 2018 р. в Швеції введені нові правила перевірки ТЗ.

Новий ТЗ повинен бути перевірений вперше не пізніше ніж через 3 роки (36 місяців) починаючи з того місяця, коли він був вперше використаний.

Друга перевірка - не пізніше ніж через 2 роки (24 місяці) від того місяця, коли була проведена перша перевірка.

Наступні перевірки не пізніше, ніж через 14 місяців, починаючи з того місяця, коли було проведено останню інспекцію.

ТЗ, старше 5 років, повинен перевірятися щорічно.

Якщо перевірку не було здійснено протягом встановленого періоду, на ТЗ автоматично накладається заборона на рух до проходження ним перевірки.

Несправності, виявлені під час огляду, мають бути усунені. Інакше забороняється керувати ТЗ.

Співробітник поліції або транспортний інспектор має право перевірити ТЗ у будь-який час.

Якщо ТЗ зазнає змін (наприклад, якщо двигун замінено), він повинен пройти реєстраційну перевірку протягом 1 місяця.

2.3 ЛАТВІЙСЬКА РЕСПУБЛІКА

В Латвійській республіці періодична технічна перевірка на придатність ТЗ до експлуатації проводиться з 1990 р., після аналізу досвіду інших країн, тут прийняли рішення поєднати її з іншими функціями управління (зокрема, податковим контролем, пошуком викрадених автомобілів, сплатою штрафів за порушення правил дорожнього руху, контролем платежів, накопиченням статистичних даних). Як наслідок, вже в 1994 р. нормативна база включала положення про те, що в Латвії технічна перевірка здійснюється ліцензованою (акредитованою) особою державним підприємством «Дирекція з безпеки дорожнього руху». Трохи пізніше ця норма була включена в Закон про дорожній рух. Разом з тим, розуміючи, що здійснення технічного контролю потребує значних витрат, було залучено інвестиції від німецької компанії, а потім створювалися державно-приватні компанії.

На цей час в Латвії працює гібридна модель технічної перевірки ТЗ, в якій працюють 5 компаній. Компетентним органом є Дирекція безпеки дорожнього руху.

При цьому, технічну перевірку відділено від ремонтних робіт, тобто контролюючий суб'єкт не здійснює ремонт ТЗ, у разі виявлення недоліків у його стані.

Згідно з Латвійським Законом про дорожній рух:

Таблиця 5

Категорія ТЗ	Періодичність проведення технічних перевірок
Легкові ТЗ, причепа загальною масою до 3 500 кг	Первинна технічна перевірка через 24 місяці після першої реєстрації (або у строки, визначені в дозволі на участь у дорожньому русі), подальші перевірки – щороку, у строки, визначені у дозволі на участь у дорожньому русі.
Мотоцикли, трицикли і квадроцикли	Первинна технічна перевірка через 24 місяці після першої реєстрації (або у строки, визначені в дозволі на участь у дорожньому русі), подальші перевірки – кожні два роки, у строки, визначені у дозволі на участь у дорожньому русі.
Комерційні причепа (напівпричепа) з повною масою понад 3500 кг і машини швидкої допомоги	Первинна технічна перевірка через 12 місяців після першої реєстрації (або у строки, визначені в дозволі на участь у дорожньому русі), подальші перевірки – щороку, у строки, визначені у дозволі на участь у дорожньому русі.
Автобуси, таксі, ТЗ категорії М1, які використовуються як громадський транспорт	Первинна технічна перевірка через 12 місяців після першої реєстрації (або у строки, визначені в дозволі на участь у дорожньому русі), друга перевірка – через рік після першої, у строки, визначені у дозволі на участь у дорожньому русі, наступні – один раз на 6 місяців, у строки, визначені у дозволі на участь у дорожньому русі.
Автомобілі, які попередньо були зареєстровані за кордоном	Перша перевірка через 5 днів, після реєстрації в Латвії, подальші перевірки повинні бути проведені щорічно, протягом строку, зазначеного у дозволі на участь у дорожньому русі.
ТЗ, що використовується для сільськогосподарських цілей	Первинна перевірка здійснюється не пізніше ніж через 24 місяці, після того як ТЗ був зареєстрований в Латвії та визначено, як такий, що може брати участь у дорожньому русі, подальші технічні огляди щорічно.

Для того, щоб забезпечити рівномірний розподіл кількості ТЗ, що підлягають перевірці в певний рік, ТЗ розподіляють за місяцями, в які вони мають пройти таку перевірку. Строк на перевірку може бути продовжений, але не більше ніж на 30 днів, від визначеної дати перевірки.

Положення латвійського Закону про дорожній рух в частині видачі дозволів на участь у дорожньому русі та державного технічного огляду не поширюються на:

- 1) контроль технічного стану трамваїв, тролейбусів та спеціалізованих туристичних ТЗ, наданих муніципалітетами. Муніципальна рада видає правила, що визначають відповідні органи контролю, їхню компетенцію та порядок здійснення контролю за технічним станом;
- 2) мопеди та позашляховики, які тимчасово беруть участь у дорожньому русі;
- 3) ТЗ, зареєстровані за кордоном та які беруть участь у дорожньому русі з номерами транзиту;
- 4) спеціальну військову техніку.

На рівні акта Уряду Латвії визначено порядки проведення періодичних технічних перевірок

та придорожніх технічних перевірок ТЗ.

Під час технічних перевірок, згідно з цим актом Уряду, під час періодичних технічних перевірок перевіряються:

- документи на ТЗ, причіп, напівпричіп (у разі, якщо під час цієї перевірки ТЗ, що використовується як таксі, виявлено, що закінчилася ліцензія на перевезення на таксі, перевірка не проводиться);
- сплату податків, зборів тощо;
- всі показники, які визначені Директивами № № 2014/45/ЄС та 2014/47/ЄС (в акті Уряду Латвії застосовано пряме посилання на ці та інші Директиви ЄС, які стосуються забезпечення безпеки на дорогах).

2.4 ЯПОНІЯ

Після певного періоду часу в Японії перевірка придатності до експлуатації ТЗ (так звана перевірка «Shaken») є обов'язковою для будь-якого ТЗ, нового або б/у. Інспекція проводиться для виявлення будь-яких недоліків та незаконних модифікацій ТЗ. Компетентним органом у цій системі є Міністерство земель, інфраструктури, транспорту та туризму.

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.

Існує три способи, у які водій ТЗ може виконати технічну перевірку:

- передати ТЗ автодилеру або до ремонтної майстерні, яка виконує перевірку технічного стану та тестування в діагностичному центрі.
- здійснити перевірку ТЗ самостійно (або в магазині), після чого відвезти машину до «shaken shop», який здійснює тестування в діагностичному центрі.
- виконати як перевірку технічного стану, так і тестування ТЗ в діагностичному центрі самостійно.

Інспекційний збір

Вік та стан ТЗ впливають на вартість його перевірки. Інспекційні збори також збільшуються, якщо на ТЗ здійснено ремонт. Плата за перевірку та технічне обслуговування також застосовується, коли Shaken проводиться в діагностичному центрі.

Збори, що стягуються для отримання сертифікату Shaken:

- податок на вагу;
- обов'язкове страхування;
- податок на подвійне використання (Recycle tax) (тільки один раз);
- відмітка про сплату державного мита.

Орієнтовний період перевірки для різних ТЗ:

- на власних авто та двоколісних ТЗ періодична технічна перевірка ТЗ здійснюється на третій рік після придбання нового ТЗ. Наступні перевірки здійснюються кожні два роки;
- ТЗ, що використовуються в комерційних цілях, мають перевірятися кожен рік;
- періодична технічна перевірка на легких вантажних ТЗ для особистого користування має здійснюватися кожні два роки, тоді як на великовагових ТЗ, які використовуються

в особистих цілях, його потрібно проводити щороку;

- на спеціальних ТЗ Shaken проводиться кожні два роки.

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.

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 жодної зі складових частин перевірки.

2.5. СПОЛУЧЕНІ ШТАТИ АМЕРИКИ

У США відсутня єдина федеральна система перевірок ТЗ.

Уряд кожного штату має право самостійно вирішити, чи потрібно вимагати проведення перевірки на безпеку ТЗ, а також специфіку процедур таких перевірок. 18 штатів мають періодичну (річну або дворічну) процедуру перевірки на безпеку ТЗ, тоді як деякі штати вимагають проведення перевірок лише перед реєстрацією або передачею права власності. Кілька штатів в останні роки взагалі скасували процедури перевірок, стверджуючи, що ці програми не зменшують аварії і є лише податком на власників ТЗ.

Штати, в яких перевірки є обов'язковими, визначають окремо процедури проведення перевірок ТЗ, і в деяких штатах вони є дійсно жорсткими, вимагаючи багатоетапного процесу, для проходження перевірки на безпеку ТЗ. Інші штати вимагають перевірки, щодо

убезпечення населених пунктів від забруднень викидами з ТЗ. Деякі штати можуть вимагати обох видів перевірок. Також є штати, в яких взагалі відсутні вимоги щодо обов'язкових перевірок ТЗ. Кожен штат також встановлює свою частоту, з якою водії мають здійснювати перевірку ТЗ.

Штати, в яких вимагається проведення періодичних перевірок ТЗ:

- Делавер – щорічно або що два роки, нові автомобілі звільняються від огляду на перші п'ять років за умови, що ТЗ залишається в одного власника;
- Округ Колумбія – раз на два роки, вимога про перевірку безпеки для приватних авто відмінена з 1 жовтня 2009 року;
- Гаваї – щорічно, за винятком нових ТЗ, які мають проходити технічну перевірку через 2 роки. ТЗ для надзвичайних ситуацій, шкільні авто, орендовані автомобілі та ТЗ, що використовуються для громадських перевезень, повинні проходити перевірку кожні 6 місяців;
- Іллінойс – перевірка на викиди проводиться двічі на рік тільки для ТЗ зареєстрованих у визначених округах;
- Луїзіана - щорічно. Проте, починаючи з вересня 2012 р., є можливість отримати стікер про проходження ТО раз на два роки;
- Мен та Массачусетс - щорічно;
- Міссурі - раз на два роки, враховуючи рік випуску ТЗ;
- Нью-Гемпшир - щорічно, за винятком першої інспекції нового ТЗ або при передачі права власності;
- Нью-Джерсі – щорічно для комерційних ТЗ (включаючи таксі, лімузини та автобуси) починаючи з 1 січня 2010 р. ТЗ для перевезення пасажирів звільняються від перевірок на безпеку, починаючи з 1 серпня 2010 р.;
- Нью-Йорк – щорічно. Новий зареєстрований ТЗ із дійсним стікером про проходження перевірки в іншому штаті звільняється від повторної перевірки, доки не закінчиться термін дії стікеру або через рік після реєстрації в Нью-Йорку. ТЗ, зареєстровані як сільськогосподарські ТЗ, звільняються від перевірки;
- Північна Кароліна – щорічно, до досягнення ТЗ 35 років, після чого перевірка не

проводиться;

- Пенсильванія – щорічно для більшості ТЗ; кожні шість місяців для шкільних ТЗ (включаючи шкільні автобуси та шкільні фургони), міських та міжміських автобусів, тощо. Більшість ТЗ, які перевозять пасажирів, включаючи таксі, але не лімузини, також повинні бути перевірені раз на півроку. ТЗ, що містять старовинні номерні знаки, не підлягають інспекції, але ТЗ, що мають класичні чи колекційні номерні знаки, підлягають перевірці. Причепи, що перевищують 3 000 фунтів (1 400 кг), також перевіряються щорічно, як і мотоцикли;
- Род-Айленд – раз на два роки. Нещодавно зареєстровані ТЗ звільняються від вимоги щодо перевірки протягом 2 років з дати придбання. ТЗ, зареєстровані як антикваріат, підлягають перевірці на безпеку, але звільняються від випробувань на викиди;
- Техас – нові ТЗ не проходять перевірку протягом 2 років після їх продажу. Далі ТЗ перевіряються щороку. Починаючи з 1 березня 2015 р., стікери скасовуються, і для підтвердження реєстрації буде потрібно підтвердження перевірки. Будь-який ТЗ, зареєстрований як антикварний 25 років і старше, не потребує перевірки безпеки;
- Юта – мають проходити перевірку ТЗ віком понад 4, 8 і 10 років. ТЗ віком від 10 років і старше повинні проходити перевірку на безпеку кожного року. Станом на початок 2018 року приватні ТЗ більше не потребують перевірки на безпеку;
- Вермонт - щорічно; перевірки повинні проводитись лише наприкінці парних місяців;
- У штатах Алабама та Меріленд проведення перевірки є обов'язковим при передачі права власності;
- У штаті Небраска проведення перевірки є обов'язковим, у разі зміни юрисдикції ТЗ.

У штаті Західна Вірджинія (аналогічні процедури застосовується також і в деяких інших штатах, наприклад Юта, Техас, Луїзіана, Міссісіпі, Нью-Гемпшир, Оклахома, Міссурі, Нью-Йорк) усі ТЗ (включаючи мотоцикли), причепи, напівпричепи та причепи-підвіски (pole trailers), зареєстровані у Західній Вірджинії або ті, що мають тимчасову реєстрацію, повинні бути перевірені та

мати дійсний сертифікат про проходження перевірки, який видається перед тим, як вони можуть експлуатуватися на міських дорогах та/або автомагістралях штату Західна Вірджинія, за винятком ТЗ, які зареєстровані та мають клас «R» (кемпер [будинок на колесах]), клас «S» (спеціальний), клас «T» (причепи менше 2 000 фунтів, GVWR) та антикварні авто.

Разом з тим, відповідно до Кодексу Західної Вірджинії:

- Відділ громадської безпеки може в будь-який час, за наявності обґрунтованої причини, вважати, що ТЗ є небезпечним або не обладнаним відповідно до вимог законодавства, або що його обладнання не належним чином налагоджене та відремонтоване, й вимагати від водія такого ТЗ зупинити та надати цей ТЗ для здійснення інспекції та тестування, із зазначенням відповідного обґрунтування щодо необхідності такої перевірки.
- У випадку, якщо за результатами інспекції та тестування такий ТЗ та його обладнання знаходяться в безпечному стані та повністю відповідають вимогам законодавства, посадова особа, яка здійснює таку інспекцію, видає водію офіційний сертифікат про перевірку та схвалення такого ТЗ, із зазначенням тих частин або обладнання, які було перевірено та схвалено.
- У разі виявлення факту перебування ТЗ в небезпечному стані або відсутності будь-якої необхідної частини або обладнання, або неналежного ремонтування, офіцер повинен письмово повідомити про це водія та надіслати копію документу у відділ. У повідомленні міститься вимога, що такий ТЗ має бути приведений у безпечний стан, а його обладнання має бути відремонтоване та налагоджене. Також у повідомленні зазначаються відповідні дані, а також те, що сертифікат про перевірку та схвалення має бути отриманий протягом п'яти днів.
- Після отримання такого повідомлення ТЗ не повинен експлуатуватися, за винятком випадків, коли це може бути необхідним для повернення такого ТЗ до місця проживання або місця роботи власника або водія або до гаража, для того, щоб зазначений ТЗ і його обладнання було відремонтовано та налагоджено, або у будь-який інший спосіб приведено у відповідність до вимог до технічного стану ТЗ, після чого якомога швидше має бути отриманий сертифікат про

перевірку та схвалення.

- У випадку, коли ремонт або налагодження ТЗ або його обладнання є необхідним під час огляду, зазначене ТЗ може бути відремонтовано або полагожене у будь-якому місці, яке обере власник, але у кожному випадку офіційний сертифікат про перевірку та схвалення повинен бути отриманий. У іншому випадку, такий ТЗ не може експлуатуватися на автомобільних дорогах штату.

Всі перевірки повинні проводитись у місці або місцях, схвалених керівником державної поліції штату Західна Вірджинія.

За проведення перевірки та видачу свідоцтва про перевірку може стягуватися винагорода не більше ніж 14 USD + 66 центів податку з продажу (11 USD за роботу + податок на прибуток (66 центів) + 3 долари за сертифікат).

Офіційні інспекційні станції мають бути відкриті для перевірок щонайменше вісім годин кожного робочого дня, а також мати чергового механік-інспектора. Всі офіційні інспекційні станції повинні мати можливість проводити перевірки протягом 12 місяців на рік.

Встановлені мінімальні вимоги для інспекційних станцій у Західній Вірджинії. Всі гаражі, які мають статус інспекційних станцій, повинні відповідати певним вимогам щодо забезпечення проведення перевірки, а саме: мінімальний простір, який потрібен для здійснення перевірки, кваліфікований персонал, обладнання та засоби для проведення перевірок.

Якщо гараж не відповідає заявленим мінімальним вимогам для здійснення перевірки, заявка щодо його призначення офіційною інспекційною станцією не розглядатиметься.

Механік-інспектор видає «стікер про відхилення» будь-якому ТЗ, який не відповідає вимогам, необхідним для проходження перевірки.

Має бути здійснена повна перевірка щодо відповідності ТЗ наступним вимогам:

- юридичної реєстрації;
- сертифікату страхування;
- видалення старого стікера;
- захисного скла;
- товщини металу, бампера, крила та рами;

- сигналу, дзеркала заднього виду, склоочисників та щітка, на якому вмонтовані прилади;
- гальмівної системи;
- капоту та елементів керування;
- вихлопної та паливної системи;
- шин та колес;
- світла, пристроїв та ременів безпеки;
- наклейка нового стікера.

Невиконання зазначених вимог розглядається як недійсна перевірка.

Власник ТЗ не зобов'язаний виправляти дефекти на тій самій інспекційній станції, де вони були виявлені. Він може їх виправити там, де він бажає, або може зробити це власноруч. За результатами інспекції здійснюється виключно схвалення або відхилення ТЗ до експлуатації. Власник або оператор ТЗ завжди повинен бути поінформований про те, що будь-які деталі, хоча і залишаються придатними для використання, можуть зноситись або стати небезпечними до настання наступної перевірки. Власник або оператор ТЗ може вимагати повернення йому всіх зношених чи заміщених частин. Іноземні та американські ТЗ повинні відповідати всім вимогам перевірки, включаючи затверджені вимоги до захисного скла та освітлювального обладнання.

2.6. ВИСНОВКИ

Як показав аналіз, у Європі та світі існують різні системи (моделі) організації технічних перевірок (оглядів) ТЗ на придатність до експлуатації: децентралізовані, централізовані та гібридні.

Такі системи відрізняються як організацією процесу технічної перевірки, так і строками, в які технічні перевірки проводяться.

До держав, що використовують децентралізовану модель відносяться, зокрема: Чехія, Естонія, Фінляндія, Німеччина, Нідерланди, Польща, Португалія, Словаччина, Словенія, Швеція, Японія.

Деякі країни ЄС досі використовують

централізовану систему (зокрема Хорватія, Ірландія, Литва, Латвія) проведення технічної перевірки, але таких країн з часом стає все менше.

Гібридну модель застосовують, зокрема, Румунія, Іспанія.

Варто відмітити, що в США також використовуються декілька моделей перевірок, в залежності від вимог, визначених у відповідному штаті.

Отже, більшість країн ЄС в своїх межах, з дотриманням вимог *acquis* ЄС, створили ринки надання послуг з проведення періодичної технічної перевірки ТЗ (тобто децентралізовану систему). При цьому вказане не вплинуло на якість технічної перевірки, тобто на забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища. Разом з тим, в результаті створення відкритих ринків, споживачі таких послуг отримали переваги, як в зниженні вартості перевірок, так і зменшенні часу, який необхідний для проведення періодичної технічної перевірки.

Щодо цінового регулювання держави-члени ЄС можна розділити на дві категорії: ті, що запровадили державне регулювання цін на проведення перевірок ТЗ на придатність до експлуатації, та ті, що не регулюють ціни на вказані послуги.

До держав, що регулюють ціни на послуги з перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, відносяться зокрема: Хорватія, Литва, Польща, Португалія, Словенія (встановлюються максимальні ціни), Іспанія (в деяких автономних територіях).

Такими, що не регулюють ціни на державному рівні є, наприклад: Чехія, Естонія, Фінляндія, Німеччина, Румунія, Словаччина, Іспанія (деякі автономні території), Швеція.

Звісно, якою б не була система перевірки придатності ТЗ на придатність до експлуатації, на рівні держав визначаються компетентні органи у цій сфері, які в тому числі є органами акредитації центрів тестування та нагляду за ними. Нижче, для прикладу, наводимо список таких органів в залежності від держави:

Таблиця 6

Країна	Компетентний орган
Хорватія	Державне управління дорожнього руху
Естонія	Естонська дорожня адміністрація
Нідерланди	Міністерство інфраструктури та навколишнього середовища

Румунія	Румунський реєстратор автомобільного транспорту, підпорядкований Міністерству транспорту та інфраструктури
Словаччина	Міністерство транспорту
Словенія	Словенське агентство з безпеки дорожнього руху
Литва	Державна інспекція автомобільного транспорту при Міністерстві транспорту та зв'язку
Латвія	Дирекція безпеки дорожнього руху
Швеція	Шведська транспортна інспекція
Японія	Міністерство земель, інфраструктури, транспорту та туризму

Звичайно, кожна країна вибудовує найбільш прийнятну для неї систему організації технічних перевірок на придатність ТЗ до експлуатації, базуючись на міжнародних дослідженнях, використовуючи найкращі світові практики і досвід.

Але, фактично в усьому світі, основною метою ТО є підвищення безпеки водіїв та пасажирів, зниження негативного впливу на навколишнє середовище, використання більш безпечних транспортних засобів, а отже, створення більш безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху.

3. УКРАЇНЬСКА МОДЕЛЬ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. АНАЛІЗ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Національне законодавство, що регулює обов'язкову періодичну перевірку придатності до експлуатації ТЗ, складається із зазначених у підрозділі 1.1 цього дослідження міжнародних угод та конвенцій, а також наведених нижче законів та інших актів законодавства України.

До інформації щодо міжнародних угод слід додати те, що відповідно до постанови КМУ від 09.08.2007 № 1036 «Про деякі питання реформування системи державного технічного огляду колісних транспортних засобів» компетентним органом Віденської Угоди 1997 р. призначено Міністерство транспорту і зв'язку України (нині – Мінінфраструктури).

Відповідно до наказу Міністерства транспорту і зв'язку України від 09.01.2009 № 8 «Про заходи щодо забезпечення виконання Віденської Угоди» Центром технічного контролю колісних ТЗ призначено ДП «ДержавтотрансНДІпроект», який забезпечує видачу українським автомобільним перевізникам МСТО.

Відповідно до постанови КМУ від 30.01.2012 № 137 протокол обов'язкового технічного контролю ТЗ може використовуватись як альтернатива МСТО.

За поданням Мінінфраструктури, згідно з пунктом 4 доповнення 2 до Віденської Угоди 1997 р., протокол обов'язкового технічного контролю нотифіковано рішенням сесії Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН від 14.06.2013.

Крім вищевказаного, національне законодавство у сфері обов'язкового технічного контролю ТЗ складається з:

- Кодексу України про адміністративні правопорушення;
- Закону України «Про дорожній рух»;

- Закону України «Про автомобільний транспорт»;

- Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність»;

- Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»;

- Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності»;

- Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;

- Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, затверджених постановою КМУ від 30 січня 2012 р. № 137;

- Порядку формування загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, доступу до неї та встановлення розміру плати за надання таких послуг, затвердженого постановою КМУ від 31 травня 2012 р. № 512;

- Порядку забезпечення суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів перевірки технічного стану транспортного засобу та встановлення плати за надання таких послуг, затвердженого постановою КМУ від 08 лютого 2012 року № 146;

- Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затвердженого постановою КМУ від 8 листопада 2006 р. № 1567;

- Єдиних вимог до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються, затверджених постановою КМУ від 22 грудня 2010 року № 1166;

- Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки, затверджених наказом

Мінінфраструктури від 26 листопада 2012 р. № 710, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 р. за № 2169/22481;

Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу, затверджених наказом Мінінфраструктури від 15 лютого 2012 р. № 106, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 03 березня 2012 р. за № 356/20669;

Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації, затвердженого наказом МВС від 13 жовтня 2008 р. № 534, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30 грудня 2008 р. за № 1107/15798;

Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 17 серпня 2012 р. № 521, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 р. за № 1586/2189;

Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затвердженого розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27 жовтня 2011 р. № 673, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20 грудня 2011 р. за № 1483/20221;

Уніфікованої форми акта, складеного за результатами проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо додержання суб'єктом господарювання вимог законодавства у сфері автомобільного транспорту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 26 грудня 2016 р. № 467, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20 січня 2017 р. за № 88/29956.

Вже з перелічених вище нормативно-правових актів видно, що в Україні здійснюється обов'язковий технічний контроль ТЗ. Однак філософія та практика нашого національного законодавства відрізняється від європейської, яку ми, згідно з Угодою про асоціацію, маємо імплементувати в українське законодавство та запровадити на практиці в Україні.

Так, зокрема, в Україні процедура перевірки визначається як «обов'язковий технічний контроль» на відміну від «перевірки придатності до експлуатації». Директива № 2014/45/ЄС більш точно встановлює мету, сенс

та правові наслідки перевірки, ніж українське законодавство. Тобто, метою перевірки є підтвердження фактичного стану конструкції і справності ТЗ на момент перевірки – «придатний» чи «непридатний» до руху, а не здійснення «контролю». За результатами контролю в Україні оформлюють «протокол перевірки технічного стану ТЗ» (тобто документ, що містить результати перевірки, зокрема, значення величин), а згідно з вимогами Директиви № 2014/45/ЄС власнику має бути надано «сертифікат придатності до експлуатації» (стаття 8 Директиви) – документ, що підтверджує саме факт придатності ТЗ до експлуатації.

Крім цього, об'єктом перевірки у ЄС є не тільки технічний стан (як це відображено у назві протоколу перевірки), але і відповідність конструкції ТЗ на момент першої реєстрації (наприклад, нормам першого допуску на підставі затвердження типу за Директивою № 2007/46/ЄС чи Женевською Угодою 1958 р.). Тому особлива увага під час перевірки, що передбачена пунктом 17 преамбули Директиви № 2014/45/ЄС, приділяється ідентифікації ТЗ за інформаційним забезпеченням його виробника для забезпечення перевірки відповідності застосування передбачених виробником частин ТЗ під час його сервісу та виявлення незаконного модифікування (переобладнання). В Україні перехід до процедури затвердження типу за Женевською Угодою 1958 р. та адаптованої до вимог Директив № 2007/46/ЄС, № 2002/24/ЄС, № 2003/37/ЄС відбувся тільки з 01 січня 2016 р.

Істотним недоліком системи, що діє в Україні, є те, що не забезпечується досягнення мети Директиви № 2014/45/ЄС щодо забезпечення експлуатації ТЗ, відсутність єдиного підходу до цього процесу, згідно з пунктом 39 преамбули цієї Директиви, протягом всього життєвого циклу ТЗ від затвердження конструкції до утилізації (системні вимоги відсутні).

Разом з тим, існуюча система державного контролю у сфері обов'язкового технічного контролю не відповідає вимогам статті 14 Директиви № 2014/45/ЄС, якою передбачено створення спеціального контролюючого органу із відповідними повноваженнями на всіх етапах уповноваження пунктів контролю, осіб, що перевіряють ТЗ («експертів»), а також жорсткі методи та процедури здійснення контролю. Відсутність подібних норм у законодавстві України має негативні наслідки щодо ефективності контролю та пояснює низький рівень довіри суспільства до об'єктивності

системи перевірок придатності ТЗ до руху дорогами.

Постановою КМУ від 11 лютого 2015 р. № 103 створена Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті. Укртрансбезпека має певні повноваження щодо убезпечення ТЗ (рейдові перевірки, технічні розслідування тощо), але аспекти нагляду за пунктами контролю ТЗ, передбачені Директивою № 2014/45/ЄС, потребують додаткового законодавчого врегулювання (особливо на тлі загального тренду щодо дерегуляції в Україні бізнесу у всіх сферах).

МВС та в певній мірі Мінінфраструктури є тими органами, які уповноважують суб'єктів на здійснення обов'язкового технічного контролю, і вони (Міністерства) мають за законодавством здійснювати контроль за діяльністю цих суб'єктів (пункти 5-7 Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженого постановою КМУ від 30 січня 2012 р. № 137). Зокрема, Головний сервісний центр МВС забезпечує проведення моніторингу інформації про результати обов'язкового технічного контролю, що є основною формою контролю за діяльністю суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю.

А в Укртрансбезпеці є тільки певні повноваження щодо контролю за дотриманням автоперевізниками вимог законодавства у

сфері автомобільного транспорту, зокрема в частині забезпечення належного технічного стану ТЗ, в тому числі під час рейдових перевірок (ні більше-ні менше).

ТЗ, які підпадають під обов'язковий технічний контроль та періодичність проходження обов'язкового технічного контролю

Законом України «Про дорожній рух» визначено, що ТЗ, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами МВС, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до статті 35 цього Закону.

При цьому, обов'язковому технічному контролю не підлягають:

- 1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепи (напівпричепи) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски та інші прирівняні до них ТЗ - незалежно від строку експлуатації;
- 2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі, незалежно від форми власності, вантажопідйомністю до 3,5 т, причепи до них - із строком експлуатації до двох років;
- 3) технічні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України».

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю в Україні становить:



Таблиця 7

Категорія ТЗ ¹	Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю
Легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі (незалежно від форми власності) вантажопідйомністю до 3,5 т, причепи до них із строком експлуатації більше двох років	Кожні два роки
Вантажні автомобілі вантажопідйомністю більше 3,5 т, причепи до них та таксі незалежно від строку експлуатації	Щороку
Автобуси та спеціалізовані транспортні засоби, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації	Двічі на рік

1) Для однакового розуміння термінів та вимог для імплементації Директив доцільно законом передбачити єдину класифікацію транспортних засобів за категоріями М, N, O, L, T з особливостями їх конструкції відповідно до Директив № 2007/46/ЄС, № 2002/24/ЄС, № 2003/37/ЄС (щодо затвердження типу транспортних засобів), що узгоджені з Женевською Угодою 1958 р.).

Обов'язковий технічний контроль ТЗ, які належать військовим формуванням, МВС, Національній поліції, Державній прикордонній службі України, Державній спеціальній службі транспорту, Державній службі спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної службі цивільного захисту, покладається на ці формування та органи.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ, зареєстрованих іншими уповноваженими державними органами, затверджує КМУ за поданням цих органів.

Разом з тим, Законом України «Про автомобільний транспорт» визначено, що конструкція та технічний стан ТЗ, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник ТЗ.

Визначення комерційних ТЗ, що підлягають контролю, у статті 35 чинного Закону України «Про дорожній рух», враховує вантажність ТЗ, а не повну масу, як у Директивах № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС, що призводить до невідповідності сфер застосування законодавства України та цих Директив (виводить з-під перевірки певні ТЗ, зокрема такі, що беруть участь у міжнародних перевезеннях). Це потребує врегулювання до закінчення терміну в один рік (до 2015 р.) після набрання чинності Угодою про асоціацію.

З наведеного вище випливає, що обов'язковому технічному контролю підлягають ТЗ, що використовуються в комерційних цілях, натомість ТЗ, які не використовуються в комерційних цілях, не підлягають обов'язковому технічному контролю. Разом з цим, українське визначення комерційного ТЗ не в повному обсязі відповідає визначеному в Директиві № 2014/45/ЄС.

При цьому Законом України «Про дорожній рух» передбачається, що технічний стан ТЗ, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам і стандартам, затвердженим у встановленому порядку, а обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану ТЗ покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством.

Варто відмітити, що для комерційних ТЗ

законодавство ЄС додатково передбачає посилення відповідальності за порушення у сфері забезпечення придатності ТЗ до експлуатації.

Відповідно до Угоди про асоціацію, передбачається зокрема впровадження Регламенту (ЄС) № 1071/2009 про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви № 96/26/ЄС.

Згідно з пунктом 3 Додатка 4 до Регламенту (ЄС) № 1071/2009 «Найбільш тяжкі порушення для цілей пункту (а) частини 2 статті 6» до порушень, що мають наслідком втрату доступу до ринку (позбавлення ліцензії), віднесено, зокрема: «Водіння без чинного сертифіката придатності до експлуатації, якщо такий документ вимагається згідно із законодавством ЄС та/або водіння за наявності серйозного недоліку, *inter alia*, гальмової системи, керма, коліс/шин, підвіски або шасі, що могло б створити такий безпосередній ризик для безпеки дорожнього руху, який призводить до рішення щодо зупинки ТЗ».

Отже, норми українського законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю не в повній мірі відповідають положенням *acquis* ЄС, адже, згідно з положенням європейського права, періодичній технічній перевірці на придатність до експлуатації підлягають ТЗ (незалежно від того, з якою метою вони використовуються), які пересуваються дорогами загального користування.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ

Обов'язковий технічний контроль ТЗ, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих територіальними органами МВС, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан ТЗ на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

Закон України «Про дорожній рух» визначає, що обов'язковий технічний контроль ТЗ передбачає перевірку технічного стану ТЗ, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності),

інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

Варто відмітити, що на національному рівні визначено класифікацію недоліків, що виявляються під час обов'язкового технічного контролю ТЗ, аналогічну визначеній Директивою № 2014/45/ЄС, тобто: незначні, істотні та небезпечні невідповідності.

Більш детальні вимоги щодо обсягів та способів проведення обов'язкового технічного контролю, зокрема, містяться у:

- постанові КМУ від 22 грудня 2010 р. N 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються»;

- постанові КМУ від 30 січня 2012 р. № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу»;

- наказі Мінінфраструктури від 26 листопада 2012 р. № 710 «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки».

Однак, вимоги, що містяться у вказаних актах, не в повній мірі відповідають вимогам Директиви № 2014/45/ЄС, зокрема:

- законодавством України не передбачено механізмів здійснення аналізу найбільш небезпечних недоліків ТЗ з метою удосконалення системи перевірок в експлуатації (пункт 26 преамбули Директиви № 2014/45/ЄС);

- перелік перевірок, класифікація недоліків (зокрема, їх кодування), докази та маркування придатності – статті 7 та 10 Директиви № 2014/45/ЄС в Україні потребують узгодження з вимогами Директив. Відмінності, що існують, можуть ускладнити у подальшому визнання сертифікатів, що видаються за результатами періодичної технічної перевірки, і відповідно, потребуватимуть внесення змін до постанови КМУ від 30 січня 2012 р. № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» та інших нормативно-правових актів у

цій частині.

Вимоги до виконавців обов'язкового технічного контролю ТЗ

Згідно з національним законодавством України, замовник (власник ТЗ або уповноважена ним особа) має право вільного вибору виконавця проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ. Обмеження щодо вибору виконавця, зокрема залежно від місця реєстрації ТЗ, не допускається.

Відповідно до пункту 5 Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану ТЗ, затвердженого постановою КМУ від 30 січня 2012 р. № 137, юридична особа або фізична особа - підприємець надсилає Мінінфраструктури повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ згідно з додатком 1 до цієї постанови (далі - повідомлення) у разі, коли вона має:

- 1) устаткування згідно з переліком обладнання, необхідного для проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ, згідно з додатком 2;
- 2) атестат про акредитацію органу з оцінки відповідності згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності», строк дії якого становить 5 років.

Отже, згідно з чинним національним законодавством, встановлюються обов'язкові вимоги до суб'єкта господарювання, який акредитується для надання послуг з проведення обов'язкового технічного контролю, в той же час відсутні вимоги щодо обов'язкових початкового навчання та перепідготовки персоналу, який задіяний у цьому процесі. Вказане не відповідає положенням Директиви № 2014/45/ЄС. Крім того, в національному законодавстві відсутня персональна відповідальність інспекторів, перевірки компетентним органом, не передбачено наявності індивідуальних печаток інспекторів (стаття 13 Директиви № 2014/45/ЄС).

Мінінфраструктури протягом 10 днів з дня надходження повідомлення перевіряє зазначену в ньому інформацію про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ шляхом аналізу поданих разом з повідомленням документів та в разі підтвердження такої інформації надсилає повідомлення та копії документів до Головного сервісного центру МВС.

У разі виявлення недостовірної інформації, зазначеної в повідомленні, Мінінфраструктури письмово повідомляє юридичній особі або фізичній особі-підприємцю про невідповідність поданих документів вимогам цього Порядку або Вимогам до перевірки конструкції та технічного стану колісного ТЗ, методів такої перевірки, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 26 листопада 2012 р. № 710 (далі - Вимоги до перевірки), з обов'язковим зазначенням виявлених недоліків.

Після усунення недоліків, що стали причиною неможливості надіслання повідомлення та копій документів до Головного сервісного центру МВС, юридична особа або фізична особа-підприємець має право подати нове повідомлення відповідно до пункту 5 цього Порядку.

Мінінфраструктури приймає рішення про відкликання повідомлення виконавця на підставі:

- інформації про скасування або тимчасове зупинення дії Національним органом з акредитації атестата про акредитацію виконавця;
- повідомлення виконавця про припинення своєї діяльності;
- рішення суду про припинення підприємницької діяльності виконавця;
- інформації про відсутність матеріально-технічної бази чи закінчення строку дії атестата акредитації і непоповнення його протягом шести місяців;
- інформації від Головного сервісного центру МВС про видачу 10 і більше протоколів, складених з порушенням цього Порядку або Вимог до перевірки.

Головний сервісний центр МВС протягом трьох робочих днів вносить дані про пункт технічного контролю із зазначенням категорії і призначення ТЗ до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ та інформує виконавця, та протягом такого ж часу видаляє з реєстру інформацію про такого суб'єкта, якщо Мінінфраструктури приймає рішення про відкликання повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ.

Таким чином, встановлена на національному рівні процедура контролю за суб'єктами, які здійснюють обов'язковий технічний контроль,

відповідає частково нормам Директиви № 2014/45/ЄС та потребує доопрацювання, однак, здійснення потрібного контролю [Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (в частині акредитації центрів тестування), Мінінфраструктури (в частині, зокрема, перевірки інформації, зазначеної в повідомленні про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу центру тестування вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ та надсилання повідомлення та копії документів до Головного сервісного центру МВС, прийняття рішення щодо центру тестування про відкликання повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ), МВС (в частині ведення реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ)] ускладнює процедуру вступу на ринок послуг з обов'язкового технічного контролю ТЗ та має додаткове, фактично не потрібне навантаження на бізнес. На нашу думку, було б доцільно зменшити адміністративні бар'єри вступу центрів тестування на цей ринок, зокрема через зменшення кількості органів влади, до яких має звертатися суб'єкт господарювання для виходу на ринок.

Разом з тим, додатком 2 до Порядку, затвердженого постановою КМУ від 30 січня 2012 р. № 137, визначається перелік обладнання, необхідного для проведення обов'язкового технічного контролю. Вказаний перелік обладнання не відповідає в повній мірі переліку обладнання, визначеному Директивою № 2014/45/ЄС, зокрема, в національному переліку відсутні:

- Уповільнюючий записуючий пристрій та безперервні вимірювальні пристрої, що мають записувати/зберігати дані тестування принаймні 10 разів на секунду;
- Пристрій для тестування підвіски осі колеса (ЛЮФТ-детектора колеса) без підйому осі, що відповідає наступним вимогам:

(а) Пристрій має бути обладнаний щонайменше двома механізованими пластинами, які можна переміщувати в протилежному напрямі, як у поздовжньому, так і в поперечному;

(б) Переміщення пластин має контролюватись оператором з тестової позиції;

(с) Для ТЗ, що мають максимальну масу більше 3,5 т, пластини мають відповідати наступним технічним вимогам:

- поздовжній і поперечний рух, принаймні, 95 мм,
- поздовжня і поперечна швидкість руху 5 см/с до 15 см/с;
- Вимірювач рівня шуму класу II, якщо рівень шуму підлягає вимірюванню;
- Пристрій для підключення до електронного інтерфейсу ТЗ, наприклад, до автосканеру вбудованої діагностики;
- Пристрій для виявлення протікання LPG/CNG/LNG, якщо випробовуються такі ТЗ.

Протокол перевірки технічного стану ТЗ та акт невідповідності технічного стану ТЗ

Як вже зазначалося, на кожен ТЗ, що пройшов обов'язковий технічний контроль і визнаний технічно справним, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію ТЗ. У протоколі зазначається строк чергового проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ відповідно до періодичності проходження, встановленої частиною восьмою статті 35 Закону України «Про дорожній рух».

Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану ТЗ затверджено постановою КМУ від 30 січня 2012 р. № 137.

Забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів перевірки технічного стану ТЗ, а також доступом до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю ТЗ здійснюється на платній основі. Порядок забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів, доступом до зазначеної загальнодержавної бази даних та розмір плати за надання таких послуг встановлює КМУ.

Разом з тим, національне законодавство визначає ведення загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю ТЗ, однак, ці норми потребують узгодження з вимогами до електронної бази обміну інформацією про ТЗ відповідно до статті 16 Директиви № 2014/45/ЄС, за якою інформація сертифікатів має бути не в окремій базі, в базі зареєстрованих ТЗ. Також дуже важливим є те, щоб у базі даних, що має бути доступною інспекторам і експертам безпосередньо на пунктах контролю, відображалися показники одометра ТЗ (який фіксує пробіг між перевірками) відповідно до пункту 6 статті 8 Директиви № 2014/45/

ЄС, зміст бази даних також доцільно узгодити з вимогами Директиви № 1999/37 про реєстрацію ТЗ.

У разі негативного результату або невідповідності даних у свідоцтві про реєстрацію ТЗ даним ідентифікації ТЗ, складається акт невідповідності технічного стану ТЗ за формою згідно з додатком 4 до Порядку, затвердженого згаданою вище постановою КМУ.

Натомість, Директива № 2014/45/ЄС передбачає, що за результатами проведення періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, видається свідоцтво придатності до експлуатації. У разі, якщо за результатами перевірки на придатність виявляються небезпечні недоліки, перевірка вважається не пройденою та призупиняється дозвіл на участь ТЗ у дорожньому русі на обмежений період часу, не вимагаючи нового процесу реєстрації, до моменту усунення недоліків і видачі нового свідоцтва придатності до експлуатації, що засвідчує придатний до експлуатації стан ТЗ.

Штрафні санкції

На рівні національного законодавства (зокрема у Кодексі України про адміністративні правопорушення) визначено санкції за порушення законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю. Так, Кодексом про адміністративні правопорушення визначено покарання за порушення:

- водієм правил керування ТЗ, правил користування ременями безпеки або мотошоломами (стаття 121 Кодексу): розмір штрафних санкцій варіюється від 20 до 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування ТЗ на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб;

- посадовими особами порядку видачі документа про технічну справність ТЗ та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ (стаття 1271 Кодексу): розмір штрафних санкцій варіюється від 80 до 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- випуск посадовими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадянами - суб'єктами господарської діяльності на

лінію ТЗ, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством (стаття 128 Кодексу): розмір штрафних санкцій варіюється від 40 до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (стаття 1281 Кодексу): розмір штрафних санкцій варіюється від 100 до 150 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Разом з тим, при виявленні порушень здійснення обов'язкового технічного контролю ТЗ, вживаються такі заходи:

- під час виявлення фактів порушення порядку перевірки технічного стану ТЗ або без проведення такої перевірки працівники регіональних сервісних центрів МВС інформують територіальні органи Національної поліції України про такі порушення для вжиття заходів адміністративного впливу;

- у разі видачі суб'єктом здійснення обов'язкового технічного контролю протягом року більше ніж трьох протоколів перевірки технічного стану ТЗ, визнаних недійсними, здійснюється блокування доступу користувача загальнодержавної бази даних до неї;

- у разі виявлення та фіксації 10 і більше фактів видачі одним центром тестування протоколів, визнаних за результатами перевірки недійсними, до Мінінфраструктури надсилається інформація для прийняття рішення про відкликання повідомлення виконавця. Після отримання рішення Мінінфраструктури про відкликання повідомлення протягом трьох робочих днів Головний сервісний центр МВС виключає виконавця з реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю, про що відразу інформує виконавця, Мінінфраструктури та регіональний сервісний центр МВС за місцем реєстрації суб'єкта обов'язкового технічного контролю;

- у разі виявлення ознак фотомонтажу матеріалів фото фіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю.

3.2. ОГЛЯД НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ПРИДОРОЖНІХ ПЕРЕВІРОК ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

У національному законодавстві недостатньо унормовано питання проведення придорожніх

перевірок придатності до експлуатації комерційних ТЗ з вимогами Директиви № 2014/47/ЄС, які, як показав аналіз, наведений у цьому дослідженні, довели свою ефективність у державах ЄС.

Порядок здійснення контролю за технічним станом колісних ТЗ під час їх експлуатації, затверджено наказом МВС від 13 жовтня 2008 р. № 534, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 17 листопада 2008 р. за № 1107/15798.

Цим наказом визначено процедуру проведення працівниками Державтоінспекції перевірок технічного стану колісних ТЗ під час їх експлуатації в період між державними технічними оглядами (наразі, в інших чинних нормативно-правових актах України цей термін вже не вживається), які здійснюються у випадку наявних ознак, що свідчать про технічну несправність колісного ТЗ або забруднення ним навколишнього середовища, відповідно до вимог абзацу першого пункту 21 статті 11 Закону України «Про міліцію» (цей Закон втратив чинність ще у 2015 р.).

Разом з цим, сама Державтоінспекція була ліквідована ще 18 листопада 2015 р.

І, навіть, якщо не брати до уваги вказане вище, сам Порядок здійснення контролю за технічним станом колісних ТЗ під час їх експлуатації, затверджено наказом МВС від 13 жовтня 2008 р. № 534, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 17 листопада 2008 р. за № 1107/15798, без прив'язки до ліквідованого органу, який має здійснювати контроль за технічним станом ТЗ під час їх експлуатації, не відповідає положенням Директиви № 2014/47/ЄС щодо проведення придорожніх технічних перевірок придатності до експлуатації комерційних ТЗ.

Постановою КМУ від 8 листопада 2006 р. № 1567 затверджено Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті. Вказаний Порядок визначає процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту (далі - суб'єкти господарювання), вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних

маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів ТЗ, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, дотриманням габаритно-вагових параметрів, наявністю дозвільних документів на виконання перевезень та відповідністю виду перевезень, відповідних ліцензій, внесенням перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами.

Порядком визначено, що органами державного контролю на автомобільному транспорті є Укртрансбезпека, її територіальні органи.

Укртрансбезпека має повноваження щодо проведення щотижневих рейдових перевірок суб'єктів господарювання. Під час таких рейдових перевірок представники Укртрансбезпеки (не менше 2 осіб) перевіряють:

- наявність визначених статтею 39 (документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення) і статтею 48 (документи, на підставі яких виконуються вантажні перевезення) Закону України «Про автомобільний транспорт» документів, на підставі яких здійснюються перевезення автомобільним транспортом;
- додержання вимог статей 53 (організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів), 56 (регулярні, нерегулярні та маятникові (човникові) пасажирські міжнародні автомобільні перевезення), 57 (перевезення пасажирів і вантажів на території України іноземними перевізниками) і 59 (щодо міжнародних автомобільних перевізників пасажирів і вантажів) Закону України «Про автомобільний транспорт»;
- додержання водієм вимог ЄУТР;
- відповідність зовнішнього і внутрішнього спорядження (екіпування) ТЗ встановленим вимогам;
- оснащення таксі справним таксометром;
- відповідність кількості пасажирів, що перевозяться, відомостям, зазначеним у реєстраційних документах, або нормам, передбаченим технічною характеристикою ТЗ;
- додержання водієм автобуса затвердженого розкладу та маршруту руху;
- наявність у всіх пасажирів квитків на проїзд та квитанцій на перевезення багажу, а у разі пільгового проїзду - відповідного посвідчення;
- додержання водієм режиму праці та відпочинку, а також вимоги щодо наявності

в автобусі двох водіїв у разі перевезення пасажирів на відстань 500 і більше кілометрів або перевезення організованих груп дітей за маршрутом, який виходить за межі населеного пункту та має протяжність понад 250 кілометрів;

- виконання водієм інших вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, інших нормативно-правових актів.

Рейдові перевірки відбуваються за графіком проведення рейдових перевірок, який складається та затверджується керівником Укртрансбезпеки або її територіального органу з урахуванням стану аварійності, періоду, що пройшов від попередньої перевірки, забезпечення належного рівня транспортного обслуговування в окремих регіонах, інформації про діяльність осіб, що незаконно надають послуги з перевезень, перевірки дотримання умов перевезень, визначених дозволом (договором) на перевезення, та інших обставин.

Така перевірка проводиться в будь-який час на окремо визначених ділянках дороги, маршрутах руху, автовокзалах, автостанціях, автобусних зупинках, місцях посадки та висадки пасажирів, стоянках таксі і ТЗ, місцях навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, місцях здійснення габаритно-вагового контролю, під час виїзду з підприємств та місць стоянки, на інших об'єктах, що використовуються суб'єктами господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту.

Разом з тим, такий контроль, що має повноваження здійснювати Укртрансбезпека, не охоплює питання, визначені Директивою № 2014/47/ЄС.

Укртрансбезпека, відповідно до статті 16-2 Закону України «Про транспорт», статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт», Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою КМУ від 11 лютого 2015 року № 103, може проводити планові (позапланові) заходи державного нагляду (контролю) щодо додержання суб'єктом господарювання вимог законодавства у сфері автомобільного транспорту. Одним із елементів такого нагляду (контролю) є перевірка дотримання власниками ТЗ (юридичними особами) вимог до ТЗ і частин до них. Однак вказаний нагляд (контроль) не забезпечує виконання положень

Директиви № 2014/47/ЄС в повному обсязі.

Варто також відмітити, що починаючи з 2016 р. в Україні існує мораторій на перевірки діяльності суб'єктів господарювання. Починаючи з 2016 р. КМУ відповідними постановами визначає Перелік органів державного нагляду (контролю), на які не поширюється дія Закону України «Про тимчасові особливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності». У 2018 році діє постанова Уряду від 18 грудня 2017 р. № 1104. Згідно з цією постановою Укртрансбезпека не може перевіряти, зокрема, колісні ТЗ, нові частини та обладнання, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних ТЗ.

Разом з тим, для проведення ефективних придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ потрібні висококваліфіковані спеціалісти та відповідне обладнання. На жаль, на цей час в Україні не здійснюється навчання персоналу, який міг би бути задіяним у придорожніх технічних перевірках та відсутня належна матеріально-технічна база для здійснення таких перевірок.

Отже, для здійснення ефективних придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ в Україні, необхідно, зокрема:

- визначити відповідальний орган;
- на законодавчому рівні встановити його повноваження у цій сфері;
- встановити, що співробітники контрольних служб повинні діяти самостійно, а надана ними оцінка повинна бути вільна від впливу конфлікту інтересів, включаючи конфлікт економічний чи особистий, зокрема у зв'язку з водієм, оператором або власником свідоцтва про реєстрацію — вплив, що може мати наслідки для неупередженості та прийняття об'єктивного рішення працівником інспекції. Зарплата співробітників контрольних служб не може бути безпосередньо пов'язана із здійсненням придорожніх технічних перевірок;
- здійснювати підготовку та підвищення кваліфікації персоналу, задіяного в придорожніх технічних перевірках комерційних ТЗ;
- забезпечити відповідальний орган влади необхідною матеріально-технічною базою.

3.3. ЗАХОДИ, ЩО МАЮТЬ БУТИ ЗДІЙСНЕНІ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ПОЛОЖЕНЬ УГОДИ

ПРО АСОЦІАЦІЮ, ЗАТВЕРДЖЕНІ ПОСТАНОВОЮ КМУ ВІД 25 ЖОВТНЯ 2017 Р. № 1106

Україна відповідно до Угоди про асоціацію найближчим часом дійсно має провести реформу сфери технічного огляду. Тобто повернути обов'язкову перевірку придатності до експлуатації ТЗ (обов'язковий технічний контроль) для приватних автомобілів. При цьому, принциповим моментом є те, що це має бути абсолютно інша система, ніж та, що була скасована у 2011 році.

Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженим постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 1106, визначено виконання ряду заходів, спрямованих на приведення національного законодавства у сфері обов'язкового технічного контролю ТЗ у відповідність з європейським законодавством у сфері періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації.

Завданнями, виконання яких дозволить імплементувати положення Директиви № 2014/45/ЄС в національне законодавство України, є:

- Законодавче закріплення періодичної перевірки придатності колісних ТЗ для експлуатації (розроблення та забезпечення прийняття законопроекту щодо внесення змін до законодавчих актів у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами ЄС);
- Розроблення регуляторної бази щодо системи перевірки технічного стану колісних ТЗ на придатність до експлуатації, а саме:
 - розроблення порядку проведення обов'язкової перевірки придатності колісних ТЗ до експлуатації;
 - розроблення проекту нормативно-правового акта щодо внесення змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного ТЗ, методів такої перевірки;
 - розроблення проекту нормативно-правового акта щодо внесення змін до Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного ТЗ;
 - розроблення проекту правил навчання, екзаменування експертів, претендентів в експерти з питань обов'язкової перевірки придатності колісних ТЗ до експлуатації навчальними центрами;

- розроблення порядку уповноваження навчальних центрів з питань підготовки експертів з обов'язкової перевірки придатності та придорожньої перевірки колісних ТЗ до експлуатації;

- Забезпечення проведення обов'язкової перевірки придатності колісних ТЗ до експлуатації та створення бази даних з результатами перевірок, тобто:

- розроблення та впровадження механізму контролю за проведенням перевірок пунктами технічного контролю;

- результатами обов'язкового технічного контролю стану колісних ТЗ у рамках Єдиного державного реєстру МВС (формування технічного завдання та вимог до апаратного забезпечення, розроблення програмного забезпечення, закупівля та налагодження апаратного забезпечення, тестування та наповнення);

- Затвердження порядку обов'язкової перевірки придатності до експлуатації колісних ТЗ та впровадження системи видачі сертифікатів придатності до експлуатації за її результатами:

- розроблення та подання на розгляд КМУ проекту постанови КМУ щодо порядку обов'язкової перевірки придатності колісних ТЗ до експлуатації;

- розроблення та впровадження механізму видачі сертифікатів придатності до експлуатації за результатами обов'язкової перевірки придатності ТЗ до експлуатації.

Згідно з вказаним Планом перелічені завдання мали бути виконані до 20 березня 2018 р.

При цьому, відповідно до Додатку XXXII Угоди про асоціацію, положення Директиви № 2009/40/ЄС мали/мають бути впроваджені для усіх ТЗ, що використовуються у міжнародних вантажних перевезеннях, протягом 1 року (тобто ще у 2015 р.), для усіх ТЗ, що використовуються у міжнародних пасажирських перевезеннях, протягом 3 років (тобто у 2017 р.), та для усіх інших ТЗ – протягом 5 років (тобто у 2019 р.) після набрання чинності цією Угодою. З прийняттям Директиви № 2014/45/ЄС Директива № 2009/40/ЄС втратила чинність, при цьому положення Директиви № 2014/45/ЄС базуються на положеннях Директиви № 2009/40/ЄС та дещо їх доповнюють, тому, на нашу думку, національне законодавство необхідно адаптувати до положень доповненої

Директиви № 2014/45/ЄС.

Однак, на цей час означені завдання не були виконані, а отже і не виконані зобов'язання України з імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

В звітах ГО «Український центр європейської політики» «Україна та Угода про асоціацію: моніторинг виконання з 1 грудня 2016 року до 1 листопада 2017 року» та «Україна та Угода про асоціацію: моніторинг виконання 2014-2018» нами було проаналізовано стан виконання зобов'язань у цій сфері.

Як зазначено у цих звітах, з метою імплементації положень Директив ЄС у сфері технічної перевірки ТЗ, Мінінфраструктури було розроблено Законопроект № 4683 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу», який 21 лютого 2017 р. ВРУ повернула на доопрацювання.

Натомість 17 листопада 2017 р. групою народних депутатів України було зареєстровано законопроект № 7317 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері забезпечення експлуатації колісних ТЗ відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», який у порівнянні із законопроектом № 4683 є значно видозмінений, і, за нашою експертною оцінкою, не відповідає взятим Україною зобов'язанням згідно з Угодою про асоціацію. Цей законопроект 20 березня 2018 р. було внесено в Порядок денний восьмої сесії ВРУ восьмого скликання. Однак, він не був розглянутий.

Разом з тим, 8 жовтня 2018 року Мінінфраструктури оприлюднило для громадського обговорення законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», який, фактично, є третьою спробою виконати зобов'язання України у сфері автомобільного транспорту в цілому та проведення періодичних перевірок колісних ТЗ, зокрема. Це по-суті оновлений варіант законопроекту № 7317, який стосується

питання перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації та щодо якого проводився аналіз в дослідженні.

В додатку I до цього дослідження наведено порівняння всіх трьох законопроектів щодо їх сильних та слабких сторін.

3.4. ЕКОНОМІКА ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО СИСТЕМИ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

За інформацією Мінінфраструктури, наведеною у Плані підтримки імплементації Директиви № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів:

«Адміністрування та управління системою перевірок придатності до експлуатації ТЗ не потребує додаткових витрат Державного бюджету, крім передбачених для звичайного функціонування:

- Укртрансбезпеки – для виконання функцій наглядового органу;
- МВС – на адміністрування бази даних про зареєстровані ТЗ, про результати перевірки придатності їх до експлуатації, зокрема для контролю забезпечення власниками ТЗ таких перевірок.

Передбачається, що підприємці – власники центрів тестування інвестують близько 57 млн € за 2 – 3 роки в облаштування інфраструктури для забезпечення системи перевірок (у разі зростання кількості пунктів з близько 600 до 2 500 та з урахуванням середньої вартості сучасної лінії контролю у 30 000 €). Це потребує проведення навчання та уповноваження відповідної кількості експертів з питань перевірки (за експертною оцінкою - близько 4 000 тис. впродовж 2 – 3 років).

Складно оцінити надходження до Державного бюджету від податків, що будуть сплачувати підприємці сфери технічного обслуговування та ремонту, однак, якісний аналіз з урахуванням вікової структури парку ТЗ України (80 % мають понад 10 років з дати першої реєстрації) та відсутності обов'язкових перевірок їх технічного стану протягом, щонайменше, 3 років дозволяє передбачати значне підвищення витрат на утримання ТЗ (найбільш масово необхідно буде змінювати пневматичні шини, елементи гальмівної системи, систем зниження викидів шкідливих речовин, скло та ін.).

Зростання кількості ТЗ, що підлягатимуть

перевірці, з 500 тис. комерційних ТЗ до понад 12 млн. ТЗ всіх категорій (у 24 рази, зокрема перевірених впродовж одного року, з урахуванням періодичності перевірки різних категорій ТЗ, складатиме близько 5 млн. перевірок) надаватиме щорічно Державному бюджету відповідне зростання надходжень.

На макроекономічному рівні можна очікувати зменшення втрат Держави від наслідків ДТП (тільки від зменшення кількості загиблих, зокрема за рахунок підвищення безпечності конструкції та технічного стану транспортних засобів). Так, за показниками 2014 року в Україні співвідношення кількості загиблих 4 464 людей до кількості 32 352 травмованих в ДТП складає 13,8. Цей показник є індикатором безпеки руху, який в провідних державах ЄС складає 2 – 4, тобто у середньому в 4 рази нижчий за відповідний показник України. Досягнення подібного рівня безпеки на дорогах України дозволить зберегти життя щонайменше $(4\,464 - 4\,464/4) \times 0,02 = (4\,464 - 1\,166) \times 0,02$ людей на рік, де 0,02 - занижена частка ДТП, що сталися через незадовільний технічний стан). За прийнятої в ЄС матеріальної оцінки одного життя, збереженого внаслідок впровадження заходів з підвищення безпеки руху, у сумі 1 млн €, мінімальний позитивний ефект від застосування комплексних заходів з підвищення безпеки руху може скласти близько 716 млн € на рік».

3.5 РЕЗУЛЬТАТИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

На замовлення ГО «Український центр європейської політики» компанією GfK Ukraine у вересні 2018 року було проведено соціологічне дослідження громадської думки щодо питань, які стосуються організації та проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ.

У ході дослідження було опитано чотири категорії респондентів:

1. Водії ТЗ;
2. Користувачі послуг з пасажирських перевезень;
3. Юридичні особи – власники ТЗ, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення;
4. Станції технічного обслуговування/офіційні дилери (дистриб'ютори)/пункти технічного огляду.

Методами проведення соціологічного

дослідження були:

- Запитання для опитування категорій 1 та 2 були включені до щомісячного Омнібусу — опитування методом особистих інтерв'ю, що проводиться за національно репрезентативною вибіркою;

- Опитування категорій 3 і 4 були здійснені методом САТІ (телефонні опитування за допомогою комп'ютера).

Узагальнення результатів цього дослідження свідчить про таке:

70 – 78 % опитаних водіїв та юридичних осіб погоджуються або швидше погоджуються з тим, що обов'язковий технічний огляд потрібен як для комерційних ТЗ, так і для приватних. 80 % опитаних споживачів послуг з пасажирських перевезень погоджуються із твердженням, що обов'язкове проходження громадським транспортом технічного огляду позитивно впливає на безпеку та якість таких послуг, при цьому 72 % цієї категорії респондентів не готові або скоріше не готові платити більше за проїзд в громадському транспорті, якщо це зробить проходження технічного огляду жорсткішим. Серед опитаних надавачів послуг із здійснення технічних оглядів 74 % також погодилися з твердженням, що обов'язковий технічний огляд приватних та комерційних ТЗ потрібен.

Отже, опитані категорії респондентів в переважній більшості погоджуються з необхідністю проведення обов'язкового технічного огляду комерційних та приватних ТЗ.

Варто відмітити, що близько 50 % водіїв (із 12 % опитаних, які не погоджуються з твердженням, що обов'язковий технічний огляд потрібен) зазначають основною причиною – створення простору для корупції та 18 % вважають, що проходження ТЗ обов'язкового технічного огляду не впливає на безпеку дорожнього руху.

Разом з тим, більше третини опитаних водіїв не проходять технічний огляд ТЗ, оскільки не зобов'язані це робити. Натомість 16 % опитаних юридичних осіб – власників ТЗ вважають, що обов'язковий технічний огляд не потрібен, оскільки їхні ТЗ постійно обслуговуються/ремонтуються на власній/орендованій базі, а 6 % вважають обов'язковий технічний огляд не потрібним тому, що його реально ніхто не проходить.

Основними критеріями, якими опитані водії та юридичні особи - власники ТЗ керуються при

виборі виконавця технічного огляду є якість таких послуг (33 % водіїв та 40 % юридичних осіб). Друге та третє місце у відповіді на це питання зайняли такі критерії як: вартість послуг та максимальна близькість до місцезнаходження/реєстрації ТЗ.

Щодо відстані, яку готові долати опитані водії та представники юридичних осіб – власників ТЗ для проведення обов'язкового технічного огляду: 44 % водіїв зазначили, що готові долати до 5 км та 22 % - відстань від 6 до 10 км, 71 % юридичних осіб – власників ТЗ готові долати до 10 км.

Щодо вартості обов'язкового технічного огляду більше третини опитаних водіїв готові заплатити від 101 до 300 грн, 19 % - до 100 грн, для 19 % водіїв вартість є неважливою, головною є якість такого технічного огляду. В свою чергу, 45 % юридичних осіб - власників ТЗ зазначили, що готові платити від 101 до 500 грн, 15 % - більше 500 грн і для 18 % - ціна не є важливою, головним критерієм є якість.

Третина опитаних СТО (31 %) готова проводити обов'язкові технічні огляди ТЗ певних категорій, а 23 % ТЗ всіх категорій. При цьому, 40 % опитаних СТО вважають, що є бар'єри для виходу на ринок послуг із проведення обов'язкового технічного огляду. Адміністративні причини (бюрократія, оформлення ліцензії) - 50 %, технічні (відсутність обладнання, місця, персоналу) – 29 %, фінансові або економічні (відсутність коштів, податки, курс долара, тарифи) – 33 %. Разом з тим, 43 % опитаних СТО зазначили, що бар'єри для виходу на ринок відсутні.

Щодо проявів корупції, 74 % СТО повідомили, що не зіштовхувалися з її проявами під час організації діяльності з проведення обов'язкового технічного огляду ТЗ, натомість 14 % зіштовхувалися.

Також розділилися думки СТО щодо необхідності змін в сфері обов'язкового технічного огляду: 26 % опитаних СТО задовольняє існуючий стан справ, 34 % - переважно задовольняє, але потрібні певні зміни та 20 % - цілковито не задоволені сферою обов'язкового технічного огляду.

3.6. ВИСНОВКИ

З метою підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища в Україні та з метою виконання положень Угоди про асоціацію, як показує наведений вище аналіз, необхідним є удосконалення системи обов'язкового технічного контролю

з поступовим трансформуванням її у систему перевірки придатності ТЗ:

- запровадження періодичної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації для приватних ТЗ;

- розширення мережі насамперед приватних центрів тестування, що здійснюватимуть перевірки та видаватимуть сертифікати придатності ТЗ до експлуатації (близько 5 млн. сертифікатів щорічно), з близько 600 до 2500 (за даними Мінінфраструктури) у разі імплементації норм Директиви № 2014/45/ЄС. Придбання та метрологічне забезпечення засобів контролю, що відповідають нормам Директиви № 2014/45/ЄС;

- зменшення ризиків корупції, чому сприятиме скасування використання захищених бланків протоколів обов'язкового технічного контролю технічного стану ТЗ (МВС надає їх пунктам контролю за плату), запровадження передання інформації про видані сертифікати безпосередньо до єдиної електронної бази про зареєстровані ТЗ (без окремої проміжної бази про результати обов'язкового технічного контролю), запровадження доступу до визначених її полів всіх зацікавлених сторін (органів влади, центрів тестування, експертів тощо);

- надання доступу зацікавленим сторонам до інформаційного забезпечення від виробників ТЗ, необхідного для належної перевірки придатності до експлуатації, технічного обслуговування та ремонтування ТЗ;

- уповноваження навчальних центрів та експертів з питань перевірки придатності ТЗ до експлуатації, розроблення відповідних навчальних програм.

На нашу думку, для здійснення ефективних придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ в Україні, необхідно:

- визначити відповідальний орган;

- на законодавчому рівні встановити його повноваження у цій сфері;

- встановити, що співробітники контрольних служб повинні діяти самостійно, а надавана ними оцінка повинна бути вільна від впливу конфлікту інтересів, включаючи конфлікт економічний чи особистий, зокрема у зв'язку з водієм, оператором або власником свідоцтва про реєстрацію вплив, що може мати наслідки для неупередженості та прийняття об'єктивного рішення працівником інспекції. Зарплата співробітників контрольних служб не може бути безпосередньо пов'язана із

здійсненням придорожніх технічних перевірок;

- здійснювати підготовку та підвищення кваліфікації персоналу, задіяного в придорожніх технічних перевірках комерційних ТЗ;

- забезпечити відповідальний орган влади необхідною матеріально-технічною базою.

Переважає більшість українських водіїв та юридичних осіб (власників ТЗ) сходяться на думці, що обов'язковий технічний огляд як комерційних ТЗ, так і приватних ТЗ, є необхідним в Україні. Такої ж думки дотримуються і опитані споживачі послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом.

При цьому, як показує проведене соціологічне опитування, третина водіїв не проходять технічний огляд, оскільки не зобов'язані це робити.

Майже половина опитаних СТО готові надавати послуги з обов'язкового технічного огляду ТЗ або усіх категорій ТЗ, або певних категорій.

Разом з тим, існують бар'єри для виходу СТО на цей ринок: адміністративні (бюрократія, оформлення ліцензій), технічні (відсутність обладнання, місця, персоналу), фінансові або економічні (відсутність коштів, податків, курс долара, тарифи), крім того 24 % з них відзначили, що зіштовхувались із проявами корупції.

Максимальна відстань до центру перевірки, яку, в переважній більшості, готові долати водії ТЗ та юридичні особи (власники ТЗ) становить до 10 км від місцезнаходження/реєстрації ТЗ, але краще, якщо це буде до 5 км.

Вартість, яку готові платити водії за послуги з обов'язкового технічного огляду, становить до 300 грн, а 19 % опитаних водіїв зазначили - до 100 грн. При цьому, юридичні особи (власники ТЗ) до 500 грн. Біля 20 % водіїв та юридичних осіб (власників ТЗ) зазначили, що ціна не є важливою - головне якість.



4. ЧИ ПОТРІБНІ ЗМІНИ В ПРОЦЕСІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ? ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ

Як зазначено в анотації до цього дослідження, основна його мета – знайти відповідь на питання: «Чи потрібні зміни в процесі обов'язкового технічного контролю ТЗ в Україні?».

Безпечний та технічно-справний ТЗ є одним зі складників безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища як в Україні, так і в інших країнах світу.

Однією із заповунок досягнення безпечності та контролю за технічною справністю ТЗ є проведення періодичної технічної перевірки ТЗ, що використовуються з приватною метою та з метою отримання прибутку від їх експлуатації, на придатність до експлуатації або, як це називається в Україні, обов'язковий технічний контроль ТЗ. Як би цей процес не називався, він є необхідним для досягнення сталих показників безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, а отже і для забезпечення життя та здоров'я людей, які проживають у країнах, в яких ТЗ використовуються.

В той час, коли постійно зростає кількість ТЗ, що курсують дорогами України, зростає вік ТЗ, які використовуються власниками для власних приватних потреб або з метою отримання прибутку від комерційної діяльності з перевезення пасажирів та вантажів, зростає конкуренція між суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність з перевезення пасажирів та вантажів, необхідним та виправданим, з точки зору безпеки, стає встановлення більш жорстких вимог до технічного стану ТЗ та водіїв, які ними керують. Отже, більш жорсткими повинні бути вимоги і до центрів тестування, персоналу, який задіяний у періодичних технічних перевірках на придатність до експлуатації, та персоналу, що задіяний у придорожніх технічних перевірках комерційних ТЗ, обладнання, що використовується з цією метою.

В той час, коли ринки товарів, робіт та послуг в Україні експортоорієнтовані, ринки держав-членів ЄС стають все більш доступними для

українських виробників товарів, виконавців робіт та надавачів послуг, при цьому на українські ринки товарів, робіт та послуг все більше потрапляють товари з-за кордону, все частіше громадяни України подорожують країнами ЄС, використовуючи власні ТЗ, важливим стає питання забезпечення ефективної взаємодії між контролюючими органами у сфері технічних перевірок комерційних ТЗ різних держав, зокрема через ведення реєстрів ТЗ, до яких також заноситься інформація щодо періодичних технічних перевірок ТЗ на придатність до експлуатації та придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ, обмін інформацією між такими органами та проведення спільних придорожніх перевірок комерційних ТЗ.

Отже, відповідь на питання: «Чи потрібні зміни в процесі обов'язкового технічного контролю ТЗ в Україні?»: так, зміни потрібні.

Як показали результати соціологічного дослідження, проведеного компанією GfK на замовлення ГО «Український центр європейської політики», майже три чверті водіїв ТЗ та юридичних осіб (власників ТЗ) вважають необхідним проведення обов'язкового технічного огляду всіх ТЗ (комерційних та приватних).

Які ж саме зміни потрібні?

Імплементация в національне законодавство України у сфері обов'язкового технічного контролю ТЗ положень Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС, що, як наслідок, матиме збереження життя та здоров'я громадян України через підвищення безпеки дорожнього руху та збільшення рівня захисту навколишнього середовища.

Як показує досвід країн світу з організації системи періодичної технічної перевірки, для досягнення вказаного не є необхідною надмірна зарегульованість процесу перевірки ТЗ, а саме визначення державою обмеженого переліку центрів тестування. Досвід держав-членів ЄС показав, що відкритість ринку надання послуг з періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації

надає багато переваг для споживачів таких послуг, зокрема зниження вартості послуг, отримання від центрів тестування знижок на отримання таких послуг, доступність послуг у часі (робота центрів тестування у ранні та вечірні години та на вихідних) та територіально (мінімізація витрачання часу та ресурсів для того, щоб дістатися центру тестування). При цьому відсутність залежності між відкритістю ринку та збільшенням кількості ДТП у зв'язку з несправністю ТЗ, тобто відкритість/ закритість ринку послуг з періодичної технічної перевірки ТЗ на придатність до експлуатації не впливає на безпеку дорожнього руху та захист навколишнього середовища.

Разом з тим, перевагами відкритості ринку послуг з періодичної технічної перевірки ТЗ є збільшення кількості робочих місць (зокрема за рахунок збільшення кількості СТО - надавачів послуг проведення перевірки придатності ТЗ до експлуатації, створення центрів, які навчатимуть експертів та інспекторів з проведення таких перевірок), зменшення проявів корупції у цій сфері (як мінімум через загрозу втратити ділову репутацію), зниження вартості послуг, підвищення їхньої якості, що досягається за рахунок розвитку конкуренції на ринку.

При цьому, звісно, необхідним і обов'язковим є здійснення підготовки та періодичної перепідготовки технічних експертів та інспекторів, що задіяні в технічних перевірках ТЗ, використання обладнання, що відповідає більш високим вимогам, державний нагляд за центрами тестування, що реалізується компетентними органами, зокрема через перевірки таких центрів, здійснення придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ.

Забезпечення на законодавчому та практичному рівнях неупередженості, відсутності конфлікту інтересів, відповідальності кожного конкретного технічного експерта чи інспектора, який проводить періодичну технічну перевірку чи придорожню технічну перевірку, за результати таких перевірок, зокрема через заборону здійснення ремонту ТЗ, в якому під час перевірок виявлено недоліки, що перешкоджають подальшій безпечній експлуатації ТЗ.

З метою однакового розуміння класифікації недоліків, виявлених під час перевірок ТЗ в Україні, визнання всіма компетентними органами держав-членів ЄС їх результатів і документів, які видають за ними, а отже підвищення українським компаніям можливості здійснення міжнародних вантажних перевезень та переміщення українських приватних

ТЗ державами-членами ЄС, необхідним є приведення національного законодавства в цій частині у відповідність до Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС.

При цьому варто відмітити, що за результатами періодичної технічної перевірки придатності ТЗ до експлуатації видається свідоцтво придатності до експлуатації. У разі, якщо за результатами перевірки на придатність виявляються небезпечні недоліки, перевірка вважається не пройденою та призупиняється дозвіл на участь ТЗ у дорожньому русі на обмежений період часу, не вимагаючи нового процесу реєстрації, до моменту усунення недоліків і видачі нового свідоцтва придатності до експлуатації, що засвідчує придатний до експлуатації стан ТЗ. В цей же час, в Україні, у разі негативного результату контролю або невідповідності даних у свідоцтві про реєстрацію ТЗ даним ідентифікації ТЗ, складається акт невідповідності технічного стану ТЗ.

Разом з тим, щоб не обтяжувати підприємців, які використовують ТЗ з комерційною метою, необхідно на національному рівні запровадити систему оцінки ризиків таких підприємців та використовувати її під час відбору ТЗ для здійснення придорожніх технічних перевірок та запровадити перевірку розміщення та закріплення вантажу, що перевозиться ТЗ. Необхідно визначити на законодавчому рівні дії співробітників контролюючого органу, у разі виявлення ними під час придорожньої технічної перевірки, істотних та небезпечних несправностей.

Встановлення на національному рівні (доповнення наявних) штрафних санкцій за недотримання вимог законодавства у сфері періодичної технічної перевірки та придорожніх технічних перевірок ТЗ.

З урахуванням зазначеного вище, зареєстрований у ВРУ Законопроект № 7317 або Законопроекти Мінінфраструктури, враховуючи їх неповну відповідність положенням Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС, мають бути доопрацьовані. Це першочергове завдання (прийняття відповідного Закону), виконання якого має стати відправною точкою для трансформації національної системи проведення обов'язкового технічного контролю в систему періодичної технічної перевірки придатності ТЗ до експлуатації, адаптації законодавства України до законодавства ЄС та запровадження найкращої практики його застосування.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК І

СИЛЬНІ ТА СЛАБКІ СТОРОНИ ЗАКОНОПРОЕКТІВ:

- «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ДЕЯКИХ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ УКРАЇНИ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ ПРИВЕДЕННЯ ЇХ У ВІДПОВІДНІСТЬ З АКТАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ» (ЗАКОНОПРОЕКТ № 4683),

- «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ДЕЯКИХ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ УКРАЇНИ У СФЕРІ УБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ КОЛІСНИХ ТЗ ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ, З ОДНІЄЇ СТОРОНИ, ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ, ЄВРОПЕЙСЬКИМ СПІВТОВАРИСТВОМ З АТОМНОЇ ЕНЕРГІЇ І ЇХНІМИ ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ, З ІНШОЇ СТОРОНИ» (ЗАКОНОПРОЕКТ № 7317);

- «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ДЕЯКИХ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ УКРАЇНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ, З ОДНІЄЇ СТОРОНИ, ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ, ЄВРОПЕЙСЬКИМ СПІВТОВАРИСТВОМ З АТОМНОЇ ЕНЕРГІЇ І ЇХНІМИ ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ, З ІНШОЇ СТОРОНИ» (ЗАКОНОПРОЕКТ МІНІНФРАСТРУКТУРИ)

Насамперед, варто сказати, що Законопроекти № 4683, № 7317 та Мінінфраструктури спрямовані, зокрема, на проведення реформи сфери технічного огляду. Тобто, повернути обов'язкову перевірку придатності до експлуатації ТЗ (обов'язковий технічний контроль) для приватних автомобілів. При цьому, принциповим моментом для такої реформи є уникнення повторення минулих помилок. Тому запроваджувана реформа має збудувати абсолютно іншу систему, ніж та, що була скасована у 2011 році, та, відповідно, виправити помилки, допущені раніше.

Сильні сторони Законопроектів

Всі три вказані Законопроекти частково врегульовують механізми проведення періодичних технічних перевірок ТЗ на придатність до експлуатації та придорожніх перевірок та створюють можливість українських автотранспортних компаній вільно конкурувати з європейськими на ринках автомобільних вантажних та пасажирських перевезень.

Варто відзначити, що додатковими перевагами Законопроектів № 4683 в частині регулювання перевірок придатності ТЗ до експлуатації є:

- більш повне, в порівнянні із Законопроектом № 7317, наближення норм національного законодавства до вимог acquis ЄС (зокрема Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС) через: визначення обов'язку проходження періодичних перевірок придатності ТЗ до експлуатації фізичними особами - власниками ТЗ, які використовують ТЗ не з комерційною метою, та більш повне унормування питання проведення придорожніх перевірок придатності до експлуатації комерційних ТЗ;
- зростання кількості працевлаштованих осіб, у разі збільшення кількості суб'єктів уповноважених на проведення періодичної перевірки придатності ТЗ до експлуатації;
- визначення антикорупційних запобіжників, зокрема у вигляді вимог щодо відсутності конфлікту інтересів для пунктів технічного контролю як підрозділів суб'єктів господарювання за основним видом діяльності;
- покращення позиції України у міжнародних рейтингах щодо виконання міжнародних зобов'язань.

В цей же час, додатковими перевагами Законопроектів № 7317 щодо регулювання перевірок придатності ТЗ до експлуатації, є, згідно з висновком Комітету ВРУ з питань запобігання і протидії корупції щодо відповідності проекту нормативно-правового акта вимогам антикорупційного законодавства, відсутність корупціогенних факторів – проект акта відповідає вимогам антикорупційного законодавства.

Законопроект, розроблений Мінінфраструктури, фактично, є оновленою версією законопроекту

№ 7317, який, при цьому, виправляє деякі недоліки останнього та, відповідно, краще відображає положення Директив № 2014/45/ЄС та № 2014/47/ЄС.

Крім технічних та юридичних правок, наприклад, правильних назв органів державної влади чи узгодження норм між собою, у цьому законопроекті:

- включені норми щодо вимог до експертів, які мають здійснювати перевірки придатності ТЗ до експлуатації, та до їх підготовки;
- визначені вимоги до навчальних центрів з початкової, періодичної підготовки експертів;
- визначені базові положення, які повинен містити порядок визначення суб'єктів господарювання для проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, що затверджується КМУ, а також уточнені інші аспекти уповноваження таких суб'єктів (в частині необхідних документів, що подаються претендентами, строку дії ухваленого рішення про визначення суб'єкта, підстав для скасування рішення про визначення);
- визначені базові положення, які повинен містити порядок проведення перевірки на придатність ТЗ до експлуатації, що затверджується КМУ;
- змінені норми щодо відповідальності за порушення порядку проведення перевірки на придатність ТЗ до експлуатації – тепер відповідальність покладається не на юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців (як в попередній редакції), які мають право проводити такі перевірки, а на експерта, який безпосередньо і повинен проводити перевірки.

Слабкі сторони Законопроектів № 4386 та № 7317 та Законопроекту Мінінфраструктури

Законопроект № 4386

1. Пункт 17 Преамбули та підпункт b пункту 3 статті 4 Директиви № 2014/47/ЄС, в частині визначення обов'язку виробників ТЗ забезпечити доступ до технічної специфікації кожного окремого ТЗ центрів тестування та інспекторів (посадових осіб центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті), які проводять придорожню перевірку придатності комерційних ТЗ до експлуатації, а саме: інформації, необхідної для перевірок придатності колісних транспортних засобів до експлуатації, зокрема для перевірки функціональності безпеки та екологічних компонентів. Згідно з Директивою така інформація на недискримінаційній основі може надаватися як безкоштовно, так і за справляння прийнятної плати.

2. Не в повному обсязі враховано положення пункту 4 статті 5 Директиви № 2014/45/ЄС, в частині визначення необхідності здійснення повторних перевірок придатності ТЗ до експлуатації (незважаючи на дату останньої перевірки придатності ТЗ до експлуатації), зокрема у разі:

- зміни або модифікації систем безпеки і штучного клімату транспортного засобу;
- при зміні власника свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу;
- при досягненні транспортним засобом пробігу у 160 000 км;
- у випадках серйозного порушення безпеки дорожнього руху.

3. Пункт 35 Преамбули Директиви № 2014/45/ЄС, щодо неможливості зміни експертом або центром тестування результатів перевірок придатності ТЗ до експлуатації з комерційною метою та не передбачено можливість такої зміни тільки якщо висновки перевірки придатності ТЗ до експлуатації, проведеної інспектором, є очевидно невірними, контролюючий орган має бути в змозі змінити результати цієї перевірки.

4. Відсутність у Законопроекті № 4683 чітких формулювань змісту, в тому числі через розпорошеність між різними актами законодавства, положень щодо видів перевірки (контролю) ТЗ на предмет їх придатності до експлуатації, технічного ремонту та обслуговування.

5. Необхідність упорядкування термінології по всьому тексту Законопроекту 4683, насамперед, в частині видів перевірки придатності ТЗ до експлуатації. Оскільки довільне використання термінології у тексті Законопроекту не дозволяє коректно сприймати пропоновані у ньому норми.

Законопроект № 7317

1. Законопроект № 7317 не в повній мірі відображає правові норми, Директиви № 2014/45/ЄС

та Директиви № 2014/47/ЄС, а в деяких моментах навіть викривлює положення цих Директив, повертаючи «нову» систему технічного контролю до старої корумпованої системи, що була скасована у 2011 р.

2. Принципова різниця між положеннями, запропонованими Законопроектом № 7317, та Директивою № 2014/45/ЄС – Директива враховує досвід держав-членів ЄС у вирішенні проблеми щодо корупційних ризиків під час проведення перевірок.

У разі системної імплементації відповідних норм законодавства ЄС система обов'язкового технічного контролю ТЗ виглядає таким чином:

- проводить технічний контроль не держава, а незалежні центри тестування, які відповідають низці вимог – мають відповідне обладнання, вимірювальну техніку, навчений персонал, відповідають вимогам так званої «доброї репутації»;
- вартість техогляду регулює ринок, а не держава, і водій має право обирати;
- якщо ж сталася аварія з причини неналежного технічного стану автомобіля, то це може означати, що техогляд здійснено невідповідно. Тоді експерт, який ставив свій підпис та печатку на сертифікаті про проходження перевірки, понесе відповідальність;
- у разі повторення ситуації, експерт та центр тестування втрачають право проводити технічний контроль;
- якщо центр тестування засвідчує відповідність персоналу, матеріально-технічної, інформаційної бази для обов'язкової перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, то він вноситься до реєстру центрів тестування та отримує можливість проводити техогляди.

Приблизно так у ЄС виглядає система періодичних технічних перевірок.

3. Законопроект № 7173 не лише повною мірою відображає норми Директиви № 2014/45/ЄС, а й створює поле для корупції, спотворюючи поняття євроінтеграції, а саме:

3.1. За логікою європейської системи техоглядів, інформація про здійснення перевірки певного ТЗ вноситься до реєстру ТЗ. Водієві видається сертифікат, завірений печаткою експерта. І водій не зобов'язаний возити його з собою, оскільки вся інформація є в реєстрі.

3.2. Ніяких «галонів», бланків, наліпок на лобове скло – жодних додаткових витрат.

Натомість у Законопроекті № 7317 пишуть: «свідоцтво про придатність ТЗ до експлуатації – документ, що містить електронний носій, який підтверджує, що ТЗ перебуває в справному технічному стані та відповідає його конструкції».

У той час як в Директиві № 2014/45/ЄС стосовно цього питання міститься термін «свідоцтво придатності до експлуатації». У цих нормах про електронний носій нічого не сказано, але зазначено, що свідоцтво може бути оформлено в електронному вигляді (з можливістю видачі друкованого на папері свідоцтва), а також те, що інформація про проведені перевірки повинна надаватися в електронному вигляді центрами тестування для формування відповідної державної бази компетентним органом (реєстри, про які вже писалося вище). Тобто запропонована Законопроектом № 7317 норма призведе до додаткових витрат власників ТЗ за «документ з електронним носієм», і це при тому, що інформація про технічний контроль має вноситися до реєстру.

3.3. Також викликає сумнів те, що у Законопроекті № 7317 серед підстав для відмови у видачі рішення про уповноваження центру тестування є «негативний висновок за результатами проведених перевірок, експертиз та обстежень або інших наукових і технічних оцінок, необхідних для прийняття рішення про визначення пункту перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації».

Подібні нечіткі формулювання у вказаному Законопроекті створюють поле для корупції під час уповноважування і скасування дозволу на здійснення техоглядів.

3.4. Доцільно було б запровадити уповноваження цих центрів тестування за заявницьким принципом – подали весь необхідний перелік документів, підтвердили свою відповідність вичерпному списку вимог - отримали місце в реєстрі уповноважених центрів. Тобто має працювати правило мінімізації контакту людини з людиною. Такий принцип діє в багатьох державах-членах ЄС.

3.5. Дуже суперечливо виглядає норма, яка стосується вимоги проведення технічного контролю

нових ТЗ. Так, у запропонованих змінах до Закону України «Про дорожній рух» вбачається, що запроваджується перевірка на придатність до експлуатації як транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, так і нових, з метою допуску їх до експлуатації. Це рішення, без сумніву, не відповідає актам законодавства ЄС.

3.6. Також, всупереч положенням статті 5 Директиви № 2014/45/ЄС, перевірка має проводитись у разі реєстрації/перереєстрації ТЗ, кожної зміни його власника та виїзду ТЗ за межі зони митного контролю України (до 1 січня 2021 р. – добровільно, обов'язковий для застосування з 1 січня 2021 р.).

Варто наголосити, що в Директиві № 2014/45/ЄС передбачена можливість для держав-членів ЄС запроваджувати вимогу щодо обов'язкового проходження перевірки придатності до експлуатації ТЗ (незалежно від дати попередньої перевірки) у разі зміни власника ТЗ. Однак, це можливість, а не зобов'язання. І країна обирає власний варіант.

3.7. Окремо варто звернути увагу на фразу «виїзд ТЗ за межі зони митного контролю України», яку можна трактувати по-різному. Не зрозуміло про що саме йде мова: про ввезення авто з-за кордону чи про необхідність проведення обов'язкового технічного контролю кожного разу, виїжджаючи за кордон.

3.8. Містить надмірні критерії щодо обов'язкових перевірок мотоциклетної техніки. Директива № 2014/45/ЄС передбачає перевірки мототехніки, якщо робочий об'єм двигуна – більше 125 см³. У Законопроекті пропонується розпочати перевірки, якщо об'єм двигуна 50 см³ (як це передбачено змінами до статті 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», однак інша норма передбачена змінами до статті 35 Закону України «Про дорожній рух», тобто норми між собою не узгоджені). При цьому мототехніку в Україні пропонується перевіряти вперше. Тому пункти контролю не оснащені необхідним обладнанням та не мають працівників з відповідною підготовкою.

3.9. Відсутні вимоги до експертів, які можуть здійснювати перевірку, тоді як це має бути зафіксовано у Законопроекті № 7317 відповідно до Директиви № 2014/45/ЄС.

3.10. Також у Законопроекті № 7317 є низка інших неузгодженостей з положеннями Директиви (як в частині термінології, так і в частині вимог до окремих елементів системи «обов'язкових технічних контролів»).

3.11. При наданні повноважень центрам тестування на своїй території, держави-члени ЄС мають брати до уваги той факт, що Директива № 2006/123/ЄС виключає зі сфери її загального інтересу транспортні послуги (пункт (31) преамбули Директиви № 2014/45/ЄС).

3.12. Акредитація центрів тестування має здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008, не має представляти собою зобов'язання держав-членів ЄС (пункт (38) преамбули Директиви № 2014/45/ЄС).

3.13. Застосування Директиви № 2014/45/ЄС до ТЗ з конструкційною швидкістю більше 25 км/год наступних категорій, як зазначено в Директиві № 2002/24/ЄС, Директиві № 2003/37/ЄС і Директиві № 2007/46/ЄС:

- ТЗ, спроектовані і побудовані, в першу чергу, для перевезення пасажирів та їх багажу, що включають не більше восьми сидячих місць, крім місця водія - ТЗ категорії М1;
- ТЗ, спроектовані і побудовані, в першу чергу, для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім місця водія - ТЗ категорії М2 і М3;
- ТЗ, спроектовані і побудовані, в основному, для перевезення вантажів, максимальна маса яких не перевищує 3,5 т - ТЗ категорії N1;
- транспортні засоби, спроектовані і побудовані, в основному, для перевезення вантажів, загальна маса яких становить понад 3,5 т - категорії ТЗ N2 і N3;
- причепа, спроектовані і побудовані для перевезення товарів або людей, а також для розміщення осіб, загальна маса яких становить понад 3,5 тонн - категорії ТЗ O3 і O4;
- з 1 січня 2022 р., дво- або триколісні ТЗ - ТЗ категорій L3e, L4e, L5e і L7e з об'ємом двигуна більше 125 см³;
- колісні трактори категорії T5, які використовуються, переважно, на громадських дорогах, з

максимальною швидкістю, що перевищує 40 км/год (частина перша стаття 2 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.14. Відповідно до принципів, встановлених в Регламенті (ЄС) № 715/2007 та Регламенту (ЄС) № 595/2009, шляхом виконання актів до 20 травня 2018 р. ухвалили:

(а) набір технічної інформації щодо гальмівного обладнання, рульового управління, видимості, освітлення, відбивачів, електрообладнання, осей, коліс, шин, підвіски, шасі та його кріплення, іншого обладнання та деталей, необхідних для проведення перевірки на придатність до експлуатації елементів, що підлягають перевірці, з використанням рекомендованих методів перевірки, відповідно до пункту 3 додатка I до Директиви № 2014/45/ЄС, та

(б) докладні правила про формат даних і процедур доступу до відповідної технічної інформації. Ці акти про виконання приймаються відповідно до порядку проведення процедури, зазначеної в частині 2 статті 19 Директиви № 2014/45/ЄС. Виробники забезпечують доступ центрів тестування та компетентних органів до технічної інформації, зазначеної в пункті (а) на безоплатній основі або за прийнятною ціною в недискримінаційній формі (частина третя статті 4).

3.15. Система оцінки недоліків, виявлених під час періодичної технічної перевірки ТЗ (стаття 7 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.16. Без шкоди положенням частини 4 статті 5 і пункту 3 статті 8 Директиви № 2014/45/ЄС принципове визнання державами-членами ЄС чинності свідоцтва придатності до експлуатації при зміні власника ТЗ, який має чинне підтвердження періодичної технічної перевірки на придатність ТЗ до експлуатації (частина 4 статті 8 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.17. Здійснення подальшого контролю недоліків ТЗ, що були виявлені під час періодичної технічної перевірки ТЗ (стаття 9 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.18. Забезпечення розміщення на видному місці ТЗ доказу того, що ТЗ пройшов періодичну технічну перевірку (стаття 10 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.20. Відповідно до додатку III до Директиви № 2014/45/ЄС забезпечення періодичного проходження калібрування обладнання, що використовується для вимірювань, і перевірки його відповідно до інструкцій, наданих державою-членом або виробником обладнання (частина 3 статті 11 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.21. Вимоги, яким мають відповідати інспектори, які проводять періодичну технічну перевірку ТЗ (частини 3 та 6 статті 13 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.22. Створення електронної інформаційної платформи ТЗ (стаття 16 Директиви № 2014/45/ЄС).

3.23. Здійснення звітування (стаття 20 Директиви № 2014/45/ЄС).

4. З Директиви № 2014/47/ЄС у Законопроекті № 7317 відсутні положення, зокрема такі:

4.1. Щоб уникнути непотрібних адміністративних обтяжень і витрат, а також підвищити ефективність управління, компетентні національні органи влади повинні бути в змозі вибрати першочергово комерційні ТЗ, які не відповідають стандартам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища. В той же час ймовірність проведення перевірки комерційних ТЗ, які експлуатуються відповідальними підприємствами, що звертають увагу на безпечність своїх ТЗ і належним чином підтримують їх, повинна бути меншою. Створення вибору ТЗ для придорожньої перевірки, заснованого на ступені ризику суб'єкта господарювання, може бути корисним засобом для більш тісних і частих перевірок бізнесу з високим ступенем ризику (пункт (11) преамбули Директиви № 2014/47/ЄС).

4.2. Закріплення вантажів на комерційному ТЗ має принципове значення для безпеки дорожнього руху. Тому необхідно забезпечити закріплення, що відповідає прискоренням під час руху ТЗ на дорозі. Виходячи з практичних міркувань, сили, що виникають в результаті такого прискорення повинні бути використані в якості граничних значень на основі європейських стандартів. Персонал, який бере участь у перевірці правильності закріплення вантажу, повинен бути належним чином підготовлений (пункт (16) преамбули Директиви № 2014/47/ЄС).

4.3. Сфера дії Директиви № 2014/47/ЄС в частині здійснення придорожньої технічної перевірки комерційних ТЗ з максимальною конструктивною швидкістю більше 25 км/год категорій, що

визначені у Директиві № 2003/37/ЄС і Директиві № 2007/46/ЄС:

- а) ТЗ, спроектовані і побудовані переважно для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія - категорій М2 та М3;
- б) ТЗ, спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів, максимальна маса яких перевищує 3,5 т - категорії N2 і N3;
- в) причепи, спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, з максимальною масою понад 3,5 тонн - ТЗ категорій О3 і О4;
- д) колісні трактори категорії Т5, які використовують переважно на громадських дорогах, для комерційних автомобільних перевезень вантажів з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 км/год (частина 1 статті 2 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.4. Здійснення системи оцінки ризику комерційних ТЗ (стаття 6 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.5. Держави-члени ЄС повинні вимагати, щоб сертифікат придатності до експлуатації комерційного ТЗ, відповідний останній перевірці або його копія, або - у разі видання електронного сертифіката придатності до експлуатації - його оригінальна роздрукована копія, завірена печаткою сертифікатора та звіт останньої технічної придорожньої перевірки були збережені в ТЗ, якщо вони є. Держави-члени ЄС можуть дозволити своїм органам акцептувати електронні матеріали, що є доказами таких перевірок, якщо така інформація доступна (частина 1 статті 7 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.6. Вимоги до співробітників контролюючого органу, що уповноважені на проведення придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ (стаття 8 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.7. Процедура вибору комерційного ТЗ для початкової придорожньої перевірки (стаття 9 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.8. Якщо сертифікат придатності до експлуатації або протокол придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ показує, що впродовж минулих трьох місяців було перевірено один з пунктів, перерахованих у Додатку II Директиви № 2014/47/ЄС, співробітник контролюючого органу не перевіряє цей пункт, якщо він не має явно вираженого недоліку (частина 4 статті 10 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.9. Вимоги до пункту проведення придорожньої перевірки комерційних ТЗ (стаття 11 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.10. Вимоги до здійснення оцінки невідповідностей комерційних ТЗ (стаття 12 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.1.1 Процедура перевірки розміщення і закріплення вантажу на комерційних ТЗ (стаття 13 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.12. Визначення дій співробітників контролюючого органу разі виявлення під час придорожньої технічної перевірки істотних або небезпечних несправностей комерційних ТЗ (стаття 14 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.13. Встановлення або невстановлення плати за придорожню технічну перевірку комерційних ТЗ (стаття 15 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.14. Забезпечення звітування про перевірку і ведення бази даних про придорожні технічні перевірки комерційних ТЗ (стаття 16 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.15. Здійснення спільних з іншими державами-членами ЄС придорожніх технічних перевірок комерційних ТЗ (стаття 19 Директиви № 2014/47/ЄС).

4.16. Повідомлення Європейській Комісії в електронному вигляді про дані перевірки придатності комерційних ТЗ до експлуатації, виконані на своїй території та складання звітів (статті 20 та 24 Директиви № 2014/47/ЄС).

Законопроект Мінінфраструктури

1. Законопроект пропонує обов'язкове проведення перевірки придатності ТЗ до експлуатації у разі виїзду за межі зони митного контролю України (що не передбачено Директивою № 2014/45/ЄС). Однак, не зрозуміло, якою є мета проходження такої перевірки, якщо ТЗ пройшов перевірку на

придатність до експлуатації та на момент виїзду такого ТЗ за межі митної території України результати перевірки не втратили чинність. При цьому, не визначаються строки, в які має здійснюватися така перевірка (за день до виїзду, за тиждень тощо).

2. Законопроектом Мініфраструктури пропонується змінити частину першу статті 33 Закону «Про дорожній рух»: «Технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху, безпечності транспортного засобу, автомобільних перевезень, охорони навколишнього природного середовища та енергоефективності, має відповідати вимогам технічних приписів, правил, норм і нормативів, діючих на дату першої реєстрації (перереєстрації) таких транспортних засобів в Україні». Таким чином, для того, щоб зареєструвати ТЗ, який відповідає вимогам, визначеним виробником на момент виробництва, однак не відповідає вимогам технічних приписів, правил, норм і нормативів, діючих на дату першої реєстрації (перереєстрації) таких ТЗ в Україні, власник ТЗ змушений буде переобладнувати такий ТЗ, бо не зможе використовувати його на дорогах загального користування.

3. У визначенні терміну «свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації» зазначено, що він може містити електронний носій (тобто мікрочип), у той час як в Директиві № 2014/45/ЄС про електронний носій нічого не сказано, але зазначено, що свідоцтво може бути оформлено в електронному вигляді (з можливістю видачі друкованого на папері свідоцтва), а також те, що інформація про проведені перевірки повинна надаватися в електронному вигляді пунктами технічної перевірки для формування відповідної державної бази компетентним органом.

4. Змінами до Закону України «Про дорожній рух» передбачається, що МВС безоплатно надає доступ до Єдиного державного реєстру транспортних засобів центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту. Разом з цим, повноваженнями у сфері перевірки ТЗ також наділений центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. Отже, залишається неврегульованим питання щодо доступу останнього до вказаного реєстру.

5. Змінами до перехідних положень Закону України «Про дорожній рух» визначається, що положення про здійснення перевірки ТЗ, що експлуатуються не з комерційною метою, до експлуатації мають здійснюватися з 1 січня 2022 року. При цьому Угодою про асоціацію визначається, що строк імплементації Директиви № 2009/40/ЄС (яка на цей час втратила чинність та замінена Директивою № 2014/45/ЄС): протягом 1 року (2015 рік) для автотранспортних засобів, що використовуються в міжнародних вантажних перевезеннях; протягом 3 років (2017 р.) для автотранспортних засобів, що використовуються в міжнародних пасажирських перевезеннях; протягом 5 років (2019 рік) – для усіх інших автотранспортних засобів. Отже, запропоновані Законопроектом Мініфраструктури України строки не відповідають зобов'язанням взятим на себе Україною.

6. Законопроектом Мініфраструктури пропонується при уповноваженні суб'єктів господарювання на таку діяльність задіяти декілька державних органів (МВС, Мініфраструктури). Зокрема, у запропонованій редакції статті 35 Закону України «Про дорожній рух» зазначено, що суб'єкти господарювання, уповноважені на проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, вносяться до реєстру МВС за поданням Мініфраструктури. При цьому, відповідно до нової статті 23-2 Закону України «Про автомобільний транспорт», саме Мініфраструктури визначається компетентним органом з визначення суб'єктів господарювання з проведення перевірки, уповноважених пунктів з перевірки ТЗ на придатність до експлуатації. Невже Мініфраструктури самостійно не може вести такий реєстр? А без внесення у цей реєстр, фактично, суб'єкту неможливо буде здійснювати свою діяльність.

7. Крім того, передбачені «перевірки, експертизи та обстеження або інші наукові і технічні оцінки» при уповноваженні суб'єктів господарювання на діяльність з проведення перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації (корупційні ризики).

8. Законопроектом визначаються вимоги щодо відсутності конфлікту інтересів суб'єктів для проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, які мають встановлюватися з урахуванням, серед іншого, умови, що цей суб'єкт не провадить діяльність з технічного обслуговування і ремонту ТЗ. Однак, логіка схожої європейської норми така, що суб'єкт не може здійснювати ремонт та обслуговування того ж ТЗ, щодо якого він здійснював перевірку на придатність, у разі виявлення під час такої перевірки недоліків. При цьому, європейське законодавство, в принципі, в цій частині не обмежує суб'єктів у виборі видів діяльності, якими вони можуть займатися.

9. Законопроектом Мінінфраструктури пропонується внести зміни у Закон України «Про автомобільний транспорт», відповідно до яких компетентний орган, що ухвалив рішення про визначення суб'єкта господарювання для проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, матиме право лише на підставі наявності факту надходження інформації про відсутність або невідповідність у суб'єкта проведення перевірки матеріально-технічної бази, персоналу або про проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації у пунктах перевірки, не зазначених у рішенні про визначення суб'єкта проведення перевірки, скасувати рішення про визначення такого суб'єкта господарювання. Тобто з норми Закону проекту Мінінфраструктури випливає, що компетентний орган не зобов'язаний перевіряти достовірність такої інформації, а суб'єкти проведення перевірки можуть бути позбавлені права здійснювати перевірки в будь-який момент.

10. Законопроектом Мінінфраструктури визначаються вимоги щодо відсутності конфлікту інтересів для суб'єктів господарювання щодо проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, які мають встановлюватися з урахуванням, серед іншого, умови, що суб'єкт проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації не проводить діяльність з технічного обслуговування і ремонту ТЗ. В такій редакції норма Закону проекту викривлює логіку схожої європейської норми, а саме: центр тестування не може здійснювати ремонт та обслуговування того ж ТЗ щодо якого він здійснював перевірку на придатність. При цьому європейське законодавство в принципі в цій частині не обмежує суб'єктів господарювання у виборі видів діяльності, яким вони можуть займатися. Разом з тим, пропонується Законопроектом Мінінфраструктури норма у поєднанні з іншою нормою цього ж Закону проекту, що у випадку облаштування нового пункту перевірки ТЗ на придатність до експлуатації, не зазначеного у рішенні, суб'єкт проведення перевірки ТЗ на придатність до експлуатації зобов'язаний отримати нове рішення. Не зрозумілим в цій частині залишається питання чи матиме право такий суб'єкт, до отримання нового рішення, здійснювати господарську діяльність у пунктах перевірки визначених у попередньому рішенні чи ні, чи, можливо, йому повністю доведеться припинити свою діяльність до отримання нового рішення.

11. Ще однією зміною, яку Законопроект Мінінфраструктури пропонує внести до Закону «Про автомобільний транспорт», є проведення придорожнього огляду комерційних ТЗ щодо їх придатності до експлуатації. Таку перевірку здійснюватиме центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, та за її результатами складатиме звіт. Звіт реєструватиметься у базі даних цього ж органу та надаватиметься водієві. Європейське законодавство з цього приводу говорить, що результати придорожньої перевірки комерційних ТЗ та результати періодичної технічної перевірки зводяться у єдину базу перевірок ТЗ на придатність до експлуатації. Звідси питання щодо доцільності ведення різних баз даних та витрачання грошей платників податків, по-перше, на створення окремої бази даних придорожніх перевірок, а, по-друге, ведення та обслуговування функціонування такої окремої бази.

12. Крім того, Законопроектом регламентується, що загальна кількість придорожніх оглядів на придатність до експлуатації ТЗ протягом року повинна становити не менше 5 % середньої кількості зареєстрованих на цей час в Україні комерційних ТЗ. В такому ж співвідношенні придорожньому огляду підлягають ТЗ, що зареєстровані і допущені до дорожнього руху в інших державах, але експлуатуються в Україні. Таким чином, з метою досягнення 5 % межі, представники центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, можуть здійснювати перевірку ТЗ одних і тих самих суб'єктів господарювання, натомість ТЗ інших суб'єктів господарювання взагалі не оглядати. З метою уникнення подібних ситуацій, європейським правом передбачається подібний відбір комерційних ТЗ для придорожньої перевірки на підставі оцінки ризиків суб'єктів господарювання – власників ТЗ.

13. Також незрозумілим є рішення включити вимоги до системи проведення перевірок ТЗ на придатність до експлуатації до двох Законів - «Про дорожній рух» та «Про автомобільний транспорт», а не до одного. Тобто є штучне розділення вимог, нічим не продиктоване, але це може ускладнити користування та виконання вказаних норм.

Крім того, Законопроект містить ряд невизначеностей або навпаки - одне й те ж саме називається різними словами, що точно не сприятиме однозначному трактуванню положень Закону.

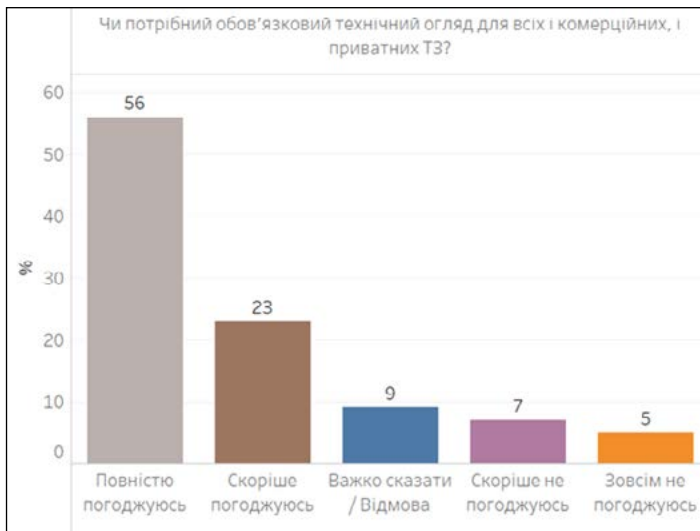
ДОДАТОК П

РЕЗУЛЬТАТИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Чи потрібен обов'язковий технічний контроль ТЗ?

1. Ключові результати опитування водіїв ТЗ

Загальна вибірка складає 1000 респондентів. Серед усіх опитаних 18 % кермують ТЗ. 18 % респондентів (n = 176) були опитані щодо технічного огляду. Максимальна похибка вибірки для водіїв не перевищує 8 % з ймовірністю 0,95 (без врахування дизайн-ефекту).



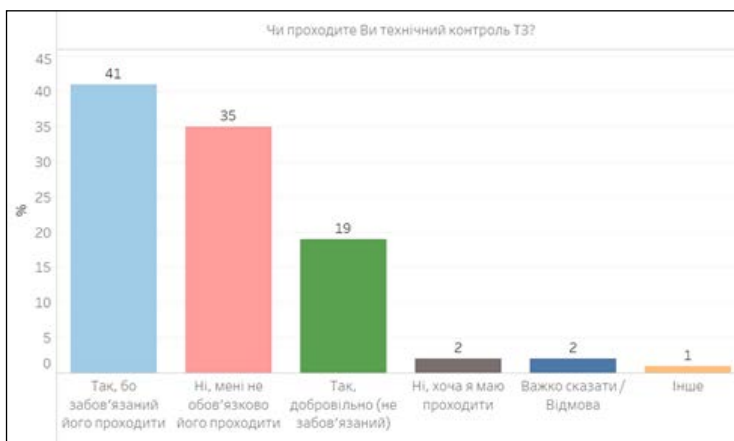
Загалом серед усіх опитаних (n = 1000), 79 % повністю або скоріше погоджуються, що обов'язковий технічний контроль потрібен для усіх (приватних і комерційних) ТЗ, 12 % не погоджуються (скоріше або повністю) та вважають, що обов'язковий технічний контроль не потрібен.

Половина (52 % серед тих, хто вважає, що обов'язковий технічний контроль не потрібен) головною причиною неспідтримки називає створення простору для корупції. 38 % вважає, що достатньо, щоб технічний контроль проходили лише комерційні ТЗ. 18 % вважає, що проходження обов'язкового технічного контролю не впливає на безпеку дорожнього руху.

Чи проходять технічний контроль ТЗ?

Більше половини тих, хто кермує ТЗ (60 %) проходять обов'язковий технічний контроль свого ТЗ, оскільки зобов'язані або добровільно. Третина опитаних (35 %) не проходить технічний контроль, зазначаючи, що це не обов'язково.

Вибір виконавця технічного контролю. Щодо критеріїв, які важливі при виборі виконавця, що



проводитиме обов'язковий технічний огляд, респонденти виділили два основних: якість послуг з технічного огляду (33%) та вартість послуг з технічного огляду (29%). Найменш важливим критерієм є те, що виконавець є офіційним представником (дилером) виробника ТЗ (5%) та можливість «пройти» технічний огляд за допомогою хабара (2%).

Щодо часу, що витрачається для проходження технічного контролю, чи який би були готові витратити.

Майже половина опитаних (42 %) витрачає на проходження обов'язкового технічного контролю легкового автомобіля годину та більше. Ще 22 % респондентів витрачають від 30 хв до години часу та 14 % - до 30 хв. Третина опитаних (31 %) готові були б витратити на проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ (легкового) від 30 хв до години часу, чверть опитаних (24 %) готові були б чекати до півгодини часу.

Щодо відстані, яку готові подолати для проходження технічного контролю. Майже половина опитаних (44 %) готові були б подолати для проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ до 5 км, чверть респондентів (22 %) готові були б долати від 6 до 10 км. 7 % респондентів ладні долати до 30 км. 5 % опитаних зазначили, що не хочуть проходити обов'язковий технічний огляд.

Щодо допустимої вартості послуг з технічного контролю ТЗ. Третина опитаних (34 %) готові витратити 101 – 300 гривень на проходження обов'язкового технічного огляду/контролю ТЗ. 19% готові витратити до 100 грн, та 9 % - більше 300 грн. Для 19% респондентів ціна не має значення, головною є якість.

2. Ключові результати опитування користувачів послуг з пасажирських перевезень

Загальна вибірка складає 1000 респондентів. Максимальна похибка вибірки не перевищує 3 % з ймовірністю 0,95 (без врахування дизайн-ефекту).

71 % населення України користується послугами автомобільного громадського транспорту (міські і міжміські маршрутки, автобуси, таксі) щонайменше кілька разів на тиждень, 20 % - хоча б раз на місяць. 25 % опитаних повністю або скоріше задоволені технічним станом громадського транспорту (автобуси, маршрутки, таксі) у своєму населеному пункті, а 68 % - скоріше або повністю незадоволені.

Чи потрібен обов'язковий технічний контроль ТЗ?

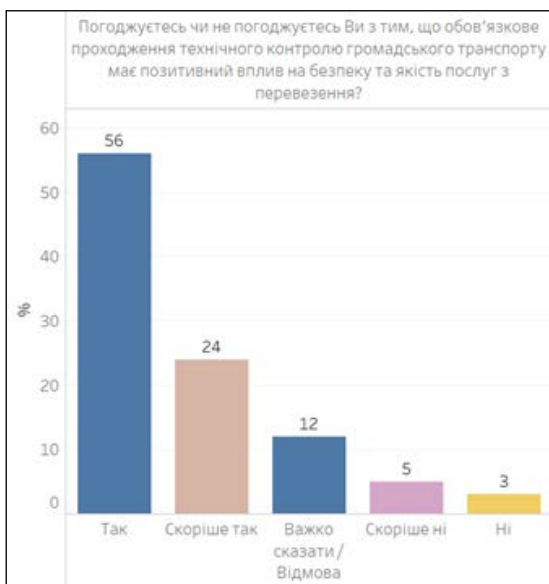
Як видно з графіку, наведеного вище, переважна більшість опитаних (80 %) скоріше або повністю погоджуються з тим, що обов'язкове проходження технічного контролю громадського транспорту має позитивний вплив на безпеку та якість послуг. 8 % скоріше або повністю не погоджуються з таким твердженням, а 12 % не визначились.

Чи потрібне посилення вимог до технічного контролю громадського транспорту?

Як видно з графіку, наведеного нижче, більшість респондентів (73 %) вважають, що потрібне посилення вимог до проходження технічного контролю. 14 % опитаних задовольняє чинна ситуація, а ще 5 % вважає, що потрібне послаблення вимог до проходження технічного контролю.

Чи готові платити більше за послуги з перевезення? Більша частина респондентів не готова платити більше за проїзд у громадському транспорті, якщо це зробить проходження технічного контролю жорсткішим. 50 % опитаних відповіли, що не готові, ще 22 % - скоріше не готові.

Респонденти, які не готові платити більше (72 %) аргументують це наступним чином – 43 % зазначають, що це проблеми перевізника, і вони не готові за них платити, 36 % відзначили, що громадський транспорт стане занадто дорогим, 35 % аргументують неготовність платити більше



тим, що підвищення оплати все одно не покращить технічний стан. Проте, 12 % зазначили, що скоріше готові платити більше за проїзд у громадському транспорті, якщо це зробить проходження технічного контролю жорсткішим, та 8 % - готові.

3. Ключові результати опитування юридичних осіб – власників ТЗ, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення

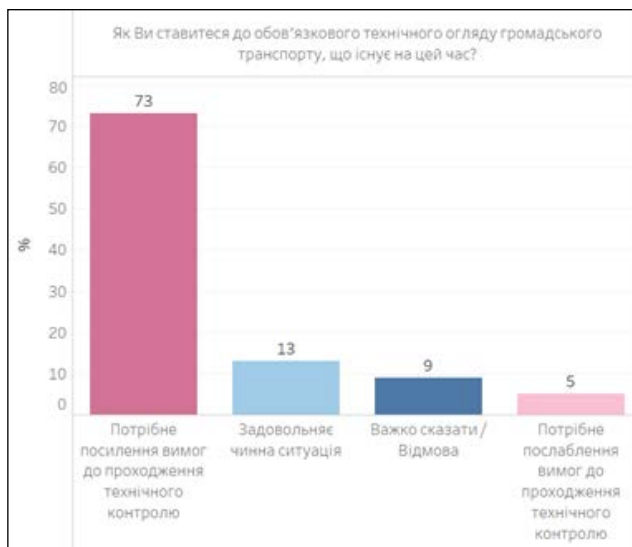
Було опитано 104 власників ТЗ, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення. Максимальна похибка вибірки не перевищує 10 % з ймовірністю 0,95 (без врахування дизайн-ефекту). У 27% опитаних у власності перебуває 11-20 ТЗ, у 22 % опитаних – 6-10 ТЗ, у 29 % - до 5 ТЗ, у 12 % опитаних у власності перебуває 21-50 ТЗ та ще у 11 % - більше 50 ТЗ. У всіх опитаних (100 %) на підприємстві організовано проходження технічного контролю (техогляду) ТЗ наступним чином – є фахівець (один або кілька), у обов'язки якого входить організація

проходження техогляду. У 87 % випадків інтерв'ю відбувалося з цим фахівцем.

Половина опитаних юридичних осіб (54 %) здійснюють перевезення виключно по території України, чверть опитаних (24 %) здійснюють переважно закордонні перевезення, ще 22 % здійснюють як закордонні перевезення, так і перевезення по Україні.

Чи проходять ТЗ перевізників технічний огляд?

Переважна більшість опитаних юридичних осіб (84 %) зазначила, що ТЗ їхнього підприємства проходять (хоча б деякі) обов'язковий технічний огляд, оскільки вони зобов'язані це робити. 14 % опитаних зазначили, що проводять технічний огляд ТЗ добровільно. Лише 1% опитаних не проходить,



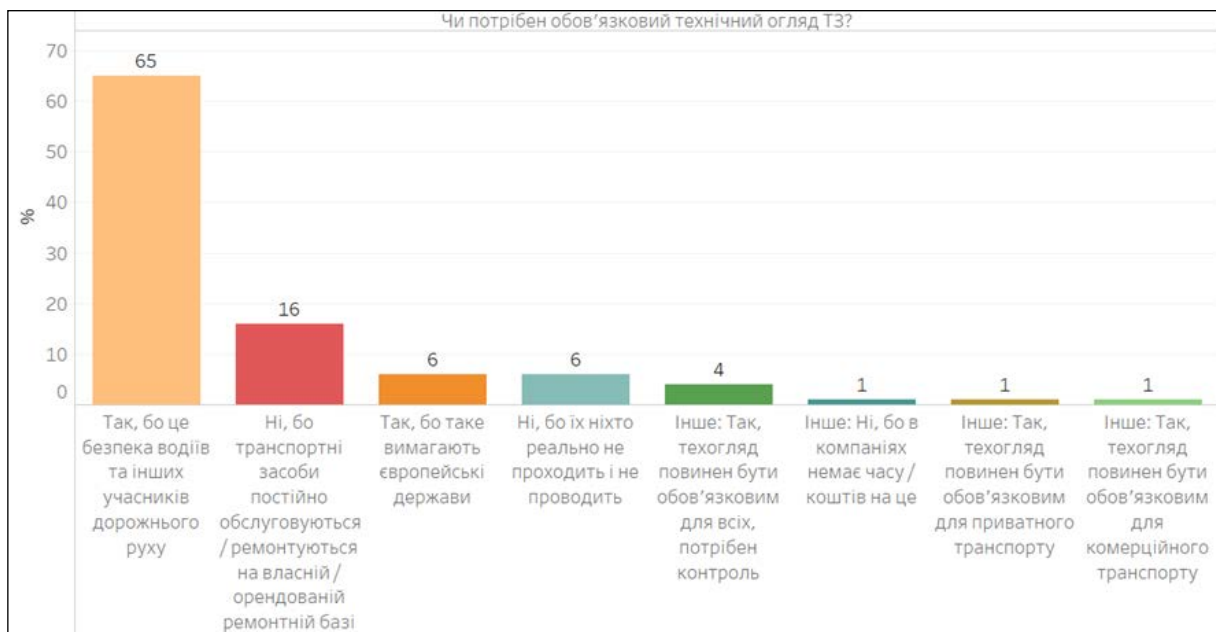
оскільки не зобов'язані це робити. Серед тих, хто відзначив, що ТЗ підприємства проходять огляд, у 96% опитаних усі або майже всі ТЗ проходять технічний огляд. 2 % зазначили, що не всі, проте більше половини ТЗ проходить технічний огляд.

Чи потрібен обов'язковий технічний контроль ТЗ?

Більшість власників ТЗ, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення (65 %) вважають, що потрібен обов'язковий технічний контроль ТЗ, оскільки це безпека водіїв та інших учасників дорожнього руху, 6 % аргументували тим, що це вимоги європейських держав. Окрім того, 4 % зазначили, що технічний огляд повинен бути обов'язковим та потрібен контроль. 16 %

відзначили, що не потрібен обов'язковий технічний огляд ТЗ, тому що ТЗ постійно обслуговуються/ремонтуються на власній/орендованій ремонтній базі, а ще 6 % вважають непотрібним, бо ТО реально ніхто не проходить і не проводить.

Чи потрібен обов'язковий технічний контроль для всіх ТЗ (приватних і комерційних)? Переважна більшість опитаних (70 %) повністю або скоріше погоджується, що обов'язковий технічний огляд потрібен. Водночас 27 % юридичних осіб скоріше або повністю не погоджуються з тим, що потрібен обов'язковий ТО, пояснюючи це тим, що це створює додатковий простір для корупції; не впливає на безпеку дорожнього руху; це потребує часу і коштів, які люди не готові витратити.



Чи доводилося Вам отримувати документи про проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ без проходження? Щодо питання чи доводилося отримувати документи про проходження обов'язкового технічного огляду ТЗ без його проходження, 10 % опитаних зазначили, що так, постійно або лише кілька разів. Половина опитаних (53 %) сказали, що ніколи, оскільки важливо бути певним у тому, що ТЗ справні. 21 % юридичних осіб зазначили, що ніколи, бо це корупція.

Вибір виконавця технічного контролю. Щодо критеріїв, які важливі при виборі виконавця для проведення технічного огляду, головним критерієм 40 % зазначили якість послуг з технічного контролю, ще 33 % - максимальну близькість до місцезнаходження/реєстрації ТЗ. Для 14 % опитаних важливою є вартість послуг з технічного контролю.

Щодо часу, що витрачається для проходження технічного контролю чи який би були готові витратити. Третина опитаних (32 %) зазначила, що обов'язковий технічний огляд одного ТЗ займає до однієї години. 28 % вказали, що це займає більше години часу, 21 % зазначили, що це до 30 хв. Водночас 46 % опитаних зазначили, що їм не важливо, скільки витратити на проходження обов'язкового ТО, головне якість. 25% зазначили, що готові були б чекати до однієї години, ще 22 % до 30 хв.

Щодо відстані, яку готові подолати для проходження технічного контролю. Більшість опитаних (71 %) готові були б долати до 10 км для проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ. 18 % - готові б долати 11-30 км, 5 % - більше 30 км, 2 % відзначили, що для них це не важливо, головне якість.

Щодо допустимої вартості послуг з технічного контролю ТЗ. 45 % опитаних юридичних осіб зазначили, що готові платити від 101 до 500 грн за проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ, 15 % готові платити більше 500 грн. Для 18 % опитаних це питання є неважливим, головне якість.

Співвідношення між вартістю технічного контролю та собівартістю надаваних послуг. У 49 % юридичних осіб вартість проходження обов'язкового технічного контролю ТЗ становить до 1 % в собівартості їхньої продукції, товарів чи послуг. 40 % опитаних зазначили, що їм важко відповісти.

Щодо якості обов'язкового технічного контролю. Половину опитаних (59 %) задовольняє якість обов'язкового технічного огляду їхніх ТЗ. 17 % зазначили, що вони не зовсім задоволені, можна покращити. 5 % незадоволені якістю технічного контролю. Для 17 % опитаних не важлива якість, головне отримати документ про проходження контролю.

Чи потрібні зміни в системі обов'язкового технічного контролю ТЗ? Третину опитаних респондентів (37 %) цілком задовольняє існуючий стан справ у сфері обов'язкового технічного огляду ТЗ, ще 42 % зазначили, що стан справ переважно задовольняє, але потрібні певні зміни. 14 % опитаних вказали, що стан справ не задовольняє, необхідно змінювати сферу обов'язкового технічного контролю.

4. Ключові результати опитування станцій технічного обслуговування/офіційних дилерів (дистриб'юторів)/пунктів технічного огляду (далі разом – СТО).

У дослідженні були опитані 104 СТО. Максимальна похибка вибірки не перевищує 10 % з ймовірністю 0,95 (без врахування дизайн-ефекту). 46 % склали керівники та заступники керівників, 19 % - менеджери, адміністратори, 16 % - власники, також були опитані майстри, інженери, механіки (14 %).

Чи здійснюється Вами техогляд? Серед опитаних СТО, 56 % здійснюють обов'язковий технічний огляд ТЗ, інші зазначили, що ні, тому що це нецікавий ринок для них (22 %), також, тому що надають інші послуги (7 %), немає ліцензії (6 %), немає технічної можливості, коштів (3 %).

Чи готові/цікаво Вам здійснювати техогляди? Серед тих, хто не проводить обов'язкові технічні огляди усіх категорій ТЗ, 23 % опитаних готові/зацікавлені проводити обов'язковий технічний огляд як комерційних, так і приватних ТЗ, 31 % готові, але проводити техогляди для ТЗ не усіх категорій; 35 % опитаних зазначили, що їм достатньо інших видів діяльності (здійснення технічного обслуговування, ремонту ТЗ тощо).

Чи існують бар'єри (економічні, адміністративні, технічні тощо) для виходу на ринок послуг із проведення обов'язкового технічного огляду? Практично половина опитаних (43 %) зазначила, що не існує бар'єрів для виходу на ринок послуг із проведення обов'язково технічного огляду. 40 % вказали, що такі бар'єри є.

Які саме бар'єри для виходу на ринок існують? Серед них назвали адміністративні (бюрократія, оформлення ліцензії) – 50 %, технічні (відсутність обладнання, місця, персоналу) – 29 %, фінансові, економічні (відсутність коштів, податки, курс долара, тарифи) – 33 %.

Прояви корупції при організації діяльності з проведення техоглядів? 77% опитаних не зіштовхувались з проявами корупції під час організації діяльності з проведення обов'язкового технічного огляду ТЗ, 14% зіштовхувалися з різними проявами корупції.

Чи Вас задовольняє існуючий на сьогодні стан справ? Четверть опитаних (26 %) цілком задоволена існуючим станом справ у сфері обов'язкового технічного огляду ТЗ, 34 % переважно задоволена, але потрібні певні зміни. 20 % опитаних не задоволені сферою обов'язкового технічного огляду ТЗ.

Переважає більшість опитаних 74 % повністю або скоріше погоджується з тим, що потрібен обов'язковий технічний огляд/контроль для усіх (приватних і комерційних) ТЗ, 25 % зовсім або скоріше не погоджується з цим, тому що це створює простір для корупції; достатньо, щоб технічний огляд проходив лише комерційний транспорт; це потребує часу і коштів, які люди не готові витратити; це не впливає на безпеку дорожнього руху тощо.



УКРАЇНСЬКИЙ ЦЕНТР
ЄВРОПЕЙСЬКОЇ
ПОЛІТИКИ