



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ



Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції,
22 – 24 листопада 2023 р.

Proceedings of the International Scientific and Practical Conference,
November 22-24, 2023.



**Інноваційні технології розвитку та
ефективності функціонування
автомобільного транспорту**

**Innovative technologies for the development
and efficiency of road transport**

Кропивницький 2023

Kropyvnytskyi 2023

УДК 656.1

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЛЕЖНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

А.А. Сергійчук, асп.,
В.В. Аулін, проф., д-р техн. наук,
А.В. Гриньків, ст. дослідник, канд. техн. наук,
 Центральнoукраїнський національний технічний університет, Україна,
О.П. Цьонь, доц., канд. техн. наук,
 Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів (ТЗ) є невід’ємною частиною економіки країн, але водночас ТЗ несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об’єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху (БДР), спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

Основним політичним документом у галузі БДР є політична заява, прийнята Організацією Об’єднаних Націй 10 жовтня 2019 р., щодо концентрації дій та досягнень в галузі БДР в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків.

Конституція України, зокрема у статті 3, згідно з якою безпека людини та її здоров’я визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю, та статті 50, згідно з якою кожен має право на безпечне для життя і здоров’я довкілля.

На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є достатньо високим, а рівень організації БДР залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Кількість загиблих людей в Україні внаслідок ДТП перевищує 3,5 тис щорічно. Показник кількості загиблих відносно кількості населення в Україні перевищує аналогічний показник ЄС у 1,5...2 рази.

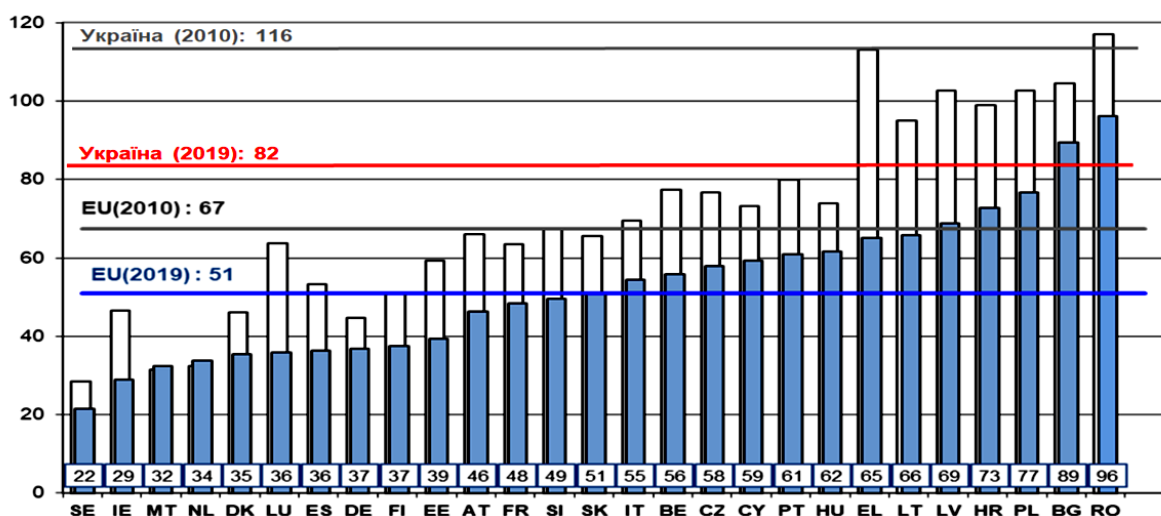


Рисунок 1 – Кількість загиблих в ДТП в Україні на 1 млн. населення України (2019р.)

Приблизно стільки ж людей гине внаслідок онкологічних захворювань, пов’язаних з якістю повітря. При цьому ТЗ є основним джерелом забруднення повітря, особливо у містах.

Також на рисунку нижче наведено статистику щодо парку легкових автомобілів в Україні, зокрема середній парк легкових автомобілів перевищує 22 роки. Для прикладу, в США цей показник складає 11,4 роки, в країнах ЄС – 8,6 відповідно, в ОАЕ – 5,1 роки, в Саудівській Аравії – 3,2 роки. Україна займає передостаннє місце в цьому списку, поступаючись тільки Кубі, де середній парк легкових автомобілів перевищує 38 років.

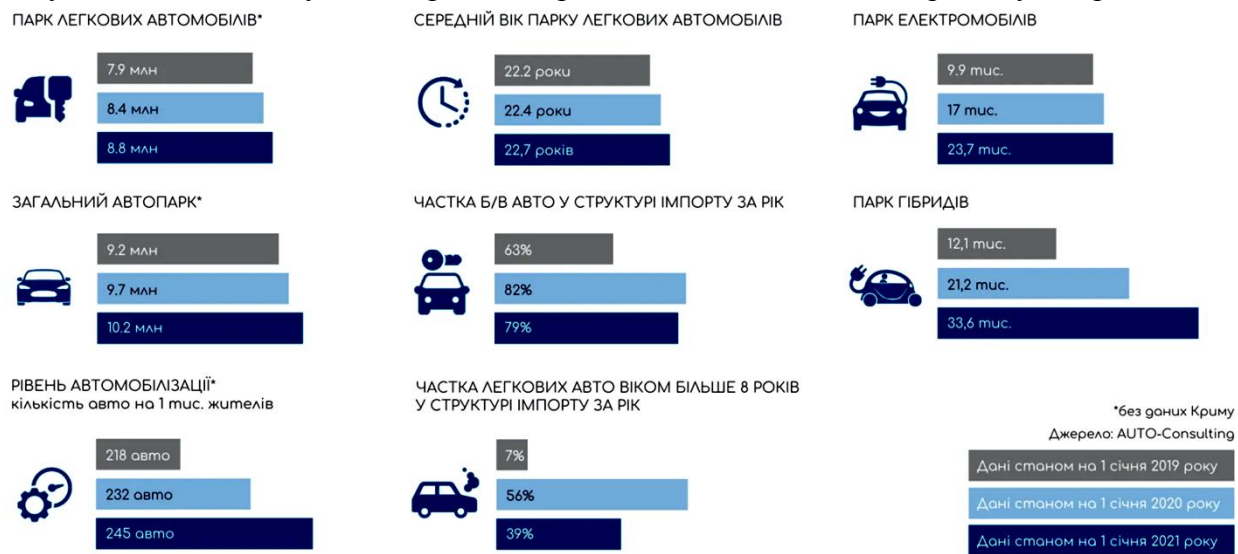


Рисунок 2 – Статистика парку легкових автомобілів в Україні

Нині реалізація положень статей 3 та 50 Конституції України у частині забезпечення активної, пасивної та екологічної безпеки ТЗ, що ввозяться в Україну, реалізуються зокрема через положення статей 29 та 31 Закону України "Про дорожній рух", постанови КМУ від 09.06.2011 р. № 738 "Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання" та "Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання", затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 14.09.2012 р. за № 1586/21898.

Зазначені нормативно-правові акти регулюють питання допуску до експлуатації – ввезення та першої державної реєстрації ТЗ – як нових, так і тих, що були у користуванні.

З іншого боку забезпечення належного контролю за ТЗ, що ввозяться, передбачені актами ЄС. До таких актів зокрема відносяться:

1. Регламент ЄС 2018/858 Європейського Парламенту та Ради від 30 травня 2018 року щодо затвердження та ринкового нагляду за автотранспортними засобами, їх причепами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, призначених для використання на таких транспортних засобах, який вносить зміни до Регламентів ЄС 715/2007 та 595/2009 та скасовує Директиву 2007/46/ЄС (встановлює вимоги до нових транспортних засобів).

2. Директива 2014/45 щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації ТЗ та їх причепів, яка скасовує Директиву 2009/40/ЄС (встановлює вимоги до ТЗ, які були у користуванні).

Регламентом ЄС 2018/858 встановлені адміністративні приписи та технічні вимоги щодо затвердження типу та розміщення на ринку всіх нових транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, а також приписи щодо індивідуального затвердження.

Згідно статті 6(4) Регламенту ЄС 2018/858 держави-члени ЄС можуть дозволити надання на ринку, реєстрацію та введення в експлуатацію транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів тільки у випадку їх відповідності з вимогами даного Регламенту ЄС.

Проаналізувавши вищевказані матеріали, на нашу думку законодавство України задля виконання Угоди про асоціацію (стаття 368, додаток XXXII) та Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням

Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р, потребують внесення відповідних змін, а саме:

Закон України "Про дорожній рух" (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338 із наступними змінами):

у статтях 29, 31, 35:

Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, а також ввезені на територію України транспортні засоби, що були у користуванні, для першої державної реєстрації в Україні підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до цієї статті.

Обов'язковому технічному контролю не підлягають:

1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) 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 транспортні засоби - незалежно від строку експлуатації, крім ввезених на територію України транспортних засобів, що були у користуванні для першої державної реєстрації в Україні, та переобладнаних (з урахуванням положень статті 32 цього Закону) транспортних засобів;

2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепа до них - із строком експлуатації до двох років, крім ввезених на територію України транспортних засобів, що були у користуванні для першої державної реєстрації в Україні, та переобладнаних (з урахуванням положень статті 32 цього Закону) транспортних засобів;

3) технічні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України "Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України".;

На кожний ТЗ, що пройшов обов'язковий технічний контроль, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію транспортного засобу. У разі позитивного висновку у протоколі зокрема зазначається строк чергового проходження обов'язкового технічного контролю транспортного засобу відповідно до періодичності проходження, встановленої частиною восьмою цієї статті.

Список використаних джерел

1. Конституція України;
2. Закону України "Про транспорт";
3. постанови КМУ від 09.06.2011 р. № 738 "Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання" та "Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання", затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 14.09.2012 р. за № 1586/21898;
4. Регламент ЄС 2018/858 Європейського Парламенту та Ради від 30 травня 2018 року щодо затвердження та ринкового нагляду за автотранспортними засобами, їх причепами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, призначених для використання на таких транспортних засобах, який вносить зміни до Регламентів ЄС 715/2007 та 595/2009 та скасовує Директиву 2007/46/ЄС (встановлює вимоги до нових транспортних засобів);
5. Директива 2014/45 щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їх причепів, яка скасовує Директиву 2009/40/ЄС (встановлює вимоги до транспортних засобів, які були у користуванні);
6. Регламентом ЄС 2018/858 встановлені адміністративні приписи та технічні вимоги щодо затвердження типу та розміщення на ринку всіх нових транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, а також приписи щодо індивідуального затвердження;
7. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р;
8. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р.