

ОГЛЯД НОРМАТИВНИХ ТА ЗАКОНОДАВЧИХ ВИМОГ ДО ТЕХНІЧНОГО СТАНУ КТЗ В УКРАЇНІ

Антонов К.О., ст. гр. А-35т1-18,

kirilovka179625@icloud.com

Науковий консультант: Мармут І.А., доц., к.т.н.

На даний час в Україні діють наступні законодавчі документи, у яких є статті щодо безпечної експлуатації автотранспортних засобів:

- «Закон України про дорожній рух» (статті 33 та 35.);
- «Закон України про автомобільний транспорт» (стаття 23).

Усі власники транспортних засобів та перевізники повинні керуватися цими документами.

Кабінет Міністрів України (КМУ) розробив відповідну постанову № 137 від 30 січня 2012 р. «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».

Міністерство Інфраструктури України розробило відповідні накази: наказ № 710 від 26.11.2012 р. «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» [1] та наказ № 550 від 26.07.2013 р. «Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів». У цих наказах для ідентифікації транспортних засобів (ТЗ), визначення вимог і методів для його перевірки застосовують такі нормативно-технічні документи:

1. Національні стандарти:

- ДСТУ 3525-97 "Засоби транспортні дорожні. Маркування";
- ДСТУ 3649:2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання";
- ДСТУ 4276:2004 "Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання димності відпрацьованих газів автомобілів з дизелями або газодизелями";
- ДСТУ 4277:2004 "Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів з двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі";
- ДСТУ 7013:2009 "Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів. Технічні вимоги";
- ДСТУ 7032:2009 "Колісні транспортні засоби. Автомобілі швидкої медичної допомоги та їхнє устаткування. Технічні вимоги та методи випробування (EN 1789:2007, MOD)";
- ДСТУ ГОСТ ИСО 4100:2005 "Дорожній транспорт. Міжнародний ідентифікаційний код виробника деталей (WPМІ-код)

(ГОСТ ИСО 4100-2005, IDT)";

- ДСТУ ГОСТ 30478:2006 "Автобуси для перевезення інвалідів. Загальні технічні вимоги (ГОСТ 30478-96, IDT)".

2. Міждержавні стандарти:

- ГОСТ 5727-88 "Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия" ("Скло безпечне для наземного транспорту. Загальні технічні умови");

- ГОСТ 27578-87 "Газы углеводородные сжиженные для автомобильного транспорта. Технические условия" ("Гази вуглеводневі зріджені для автомобільного транспорту. Технічні умови").

3. Галузевий стандарт України:

- ГСТУ 60.2-00017584-011-2001 "Засоби транспортні дорожні. Технічні вимоги до безпечності конструкції автобусів загального призначення, які знаходяться в експлуатації".

Також усім водіям відомі «Правила дорожнього руху». У цьому документі є відповідний пункт 31 стосовно технічного стану ТЗ:

Для підприємств-перевізників, які здійснюють комерційну експлуатацію ТЗ (пасажирські та вантажні перевезення) треба керуватися «Правилами охорони праці на автомобільному транспорті».

Відповідно до п. 4.2 розділу Х «Правил охорони праці на автомобільному транспорті» перевірка технічного стану при випуску транспортних засобів на лінію та поверненні їх з лінії проводиться згідно з вимогами «Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 р. № 974». Технічний стан колісних транспортних засобів (КТЗ) перевіряє персонал, який має відповідний рівень професійної кваліфікації щодо виконуваних робіт.

Персонал, що перевіряє технічний стан при випуску транспортних засобів на лінію та поверненні їх з лінії, виконує роботи з технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, повинен мати:

- професійно-технічну освіту за спеціальністю «Слюсар з ремонту автомобілів» або вищу освіту за спеціальністю «Автомобілі та автомобільне господарство»;

- стаж роботи за фахом не менше одного року.

Перевізник визначає персонал, що перевіряє технічний стан КТЗ. Якщо перевізник використовує не більше 15 одиниць КТЗ і має відповідну власну технічну базу, він перевіряє технічний стан цих КТЗ особисто за умови наявності відповідної кваліфікації чи вповноважує відповідальну особу – водія або контролера, які можуть виконувати перевірку. На підприємстві з кількістю КТЗ 16...50 одиниць перевірку здійснюють контрольний майстер і (за потреби) контролери, які уповноважені перевіряти технічний стан КТЗ. На підприємстві з кількістю КТЗ понад 50 одиниць перевірку здійснює відділ технічного контролю (далі – ВТК), начальник ВТК, контрольні майстри і (за потреби) контролери. Якщо перевізник не має відповідної власної технічної бази та фахівців

відповідної кваліфікації, він забезпечує перевірку технічного стану КТЗ за договором з автотранспортним підприємством, яке в змозі забезпечити таку перевірку згідно із законодавством. Перевізник веде облік операцій перевірки технічного стану КТЗ у журналах, які складають та зберігають на паперових та/або електронних носіях.

Як відомо, постанова КМУ № 137 від 30 січня 2012 р. скасувала перевірку технічного стану (техогляд) для власників легкових автомобілів. З того часу парк легкових автомобілів збільшився в рази, особливо за рахунок вживаних автомобілів з Європи та інших країн. Велика кількість цих автомобілів знаходиться в незадовільному технічному стані з причини значних пробігів. Особливо це стосується екологічних показників. Все це негативно впливає на безпеку руху та екологічну безпеку. Крім того, євроінтеграція потребує синхронізації національного законодавства у сфері безпечної експлуатації ТЗ. Майже у всіх країнах техогляд приватного транспорту існує.

Тому техогляд в Україні збираються повернути на основі законопроекту, який був розроблений Директоратом з безпеки на транспорті Мінінфраструктури України. Документ з'явився у відкритому доступі на сайті міністерства, і в даний час знаходиться на стадії обговорення (станом на квітень 2020 р.).

Що пропонується в законопроекті, для якого транспорту техогляд стане обов'язковим, і які передбачені санкції?

Техогляд обов'язковий для:

- комерційного транспорту (як і зараз, згідно постанові КМУ № 137 від 30 січня 2012 р.);
- легкових автомобілів – через 4 роки від випуску, після – кожні 2 роки;
- таксі – через 1 рік від випуску, після – щорічно;
- автобусів (які мають більше 8 місць без водія) – через 1 рік від випуску, після – кожні півроку;
- вантажних автомобілів масою до 3,5 т – через 4 роки після випуску, після – раз в 2 роки;
- вантажних автомобілів масою понад 3,5 т – через 1 рік від випуску, після – щорічно;
- «будинків на колесах» - через 1 рік після випуску, далі – щорічно;
- колісних тракторів – через 4 роки від випуску, потім раз в 2 роки;
- ТЗ, які перевозять небезпечні вантажі – через 1 рік від випуску, пізніше – кожні 6 місяців;
- спецтранспорту – через 1 рік від випуску, після – щорічно
- мототранспорту з об'ємом двигуна від 125 куб. см і більше або електродвигуном потужністю 4 кВт і більше – через 2 роки від випуску, потім – кожні 2 роки.

Техогляд буде не потрібен:

- ТЗ з конструкційною швидкістю не більше 25 км / год;
- колекційному і ретротранспорту, що не експлуатується;
- спортивним автомобілям, які використовуються тільки на змаганнях;
- дипломатичним ТЗ;
- спецтранспорту для перевезення обладнання цирку і атракціонів з максимальною конструктивною швидкістю 40 км / год;
- ТЗ з об'ємом двигуна не більше 50 куб. см;
- колісним тракторам з максимальною швидкістю 40 км / год;
- технічним ТЗ для агрокомплексу.

Позаплановий техогляд може бути призначений після ДТП, в разі перереєстрації або переобладнання транспортного засобу. Крім того, планується ввести також придорожній техогляд.

Стежити за виконанням постанови буде новий орган – «Бюро безпеки експлуатації колісних транспортних засобів».

Також пропонується ввести відповідальність за неналежний технічний стан ТЗ:

- за прострочення техогляду – 3400 грн.;
- за повторне прострочення техогляду протягом року – 17 тисяч грн.;
- якщо посадові особи не виконують свої обов'язки, заважають техогляду – від 17 до 34 тисяч грн.;
- вводиться особиста відповідальність експерта з питань техогляду;
- за зневагу обов'язковим техоглядом автомобілів, який хочуть ввести в Україні, водіїв очікує накладення санкцій.

Висновки. Таким чином, якщо українське законодавство приведуть до показників інших країн у частині контролю технічного стану, то значно зросте потреба у сертифікованих станціях діагностики. Також, для забезпечення якісного функціонування станції діагностики, необхідна наявність кваліфікованого персоналу.

Література

1. Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки. Наказ № 710 від 26.11.2012 Міністерства інфраструктури України. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2169-12>.
2. Каталог національних стандартів та кодексів усталеної практики. Режим доступу: <http://uas.org.ua/ua/natsionalniy-fond-normativnih-dokumentiv/katalog-normativnih-dokumentiv-2/>.