



# ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА

# ГРОМАДСЬКИЙ КОМІТЕТ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

8

# РОКІВ РАЗОМ



## ОГЛЯД ОСТАННІХ НОВИН

З метою ефективної роботи Міжвідомчої групи з реформування державної системи безпеки дорожнього руху з ініціативи голови підкомітету з питань безпеки автодорожнього руху Комітету з питань транспорту ВРУ та співголови Міжвідомчої групи Ігоря Діденка, проведена робоча зустріч 23 грудня 2016 року. Основна задача робочої зустрічі - обговорення концептуальні пропозиції всіх учасників щодо концепції Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 року.

На зустріч були запрошені представники міжнародних фінансових інституцій, міжнародні організації, експерти, громадські організації, представники відповідальних відомств та міністерств.



Закликаємо водіїв бути уважними та обережними за кермом у зв'язку із складними та мінливими погодними умовами. Дотримуйтесь неухильно правил дорожнього руху, не перевищуйте допустиму швидкість і не виконуйте ризикованих маневрів.

На сайті Укравтодору можна знайти перелік пунктів обігріву і контакти наших диспетчерів, яким можна повідомити, що ви застрягли. Також на офіційних сторінках у мережі Фейсбук Укравтодору та Компанії «Автомобільні дороги України» буде оновлюватися оперативна інформація щодо стану проїзду та можливі обмеження руху.



Для автошкіл України стартує пілотний проєкт – "Випробуй у безпеці". Завдяки ньому 40 топових автошкіл в більшості регіонів України (надалі їх кількість збільшуватиметься) зможуть на реальному прикладі за допомогою окулярів "DrunkBustersGoggles" продемонструвати, до чого призводить нетверезе водіння, а головне дати змогу відчутти це майбутнім водіям безпосередньо примірявши спеціальні окуляри. Такий тренінг в програму підготовки майбутніх водіїв впроваджує "Всеукраїнське об'єднання автошкіл". Його автори розробили комплекс вправ з використанням окулярів, у яких застосовані лінзи, що викривляють сприйняття навколишнього середовища й водночас дають можливість на тверезий розум відчутти стан людини, що вживала алкоголь. <http://24tv.ua/>



Новий літак Антонов Ан-132D.

Ан-132 має великі шанси посісти гідне місце в сфері вантажних авіаперевезень. Про це заявив Міністр інфраструктури України Володимир Омелян під час офіційної церемонії викатки нового літака Антонов Ан-132D, яка відбулась 20 грудня 2016 року.

В урочистостях, присвячених створенню нового багатоцільового вантажного літака АН-132D, взяв участь Президент України Петро Порошенко.

## ЗМІСТ:

Круглий стіл «Вдосконалення системи виявлення та доведення факту керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння» .....3

Консультативна місія Європейського Союзу EUAM Ukraine «Консультації заради довіри».....7

Риск-менеджмент в транспортних компаніях.....9

Практичні поради водіям автобусів щодо забезпечення безпеки руху. Керування авто взимку.....11

У Львові 25 жовтня 2016 року відбувся Другий регіональний конкурс "Територія Безпеки".....13

У Черкаській області 02-03 листопада за ініціативи Управління Укртрансбезпеки у Черкаській області відбулася нарада з перевізниками.....14

У Львівській ОДА 23 грудня під час другого регіонального Форуму з безпеки дорожнього руху відбулося підписання меморандуму про співпрацю щодо проходження практики студентів Національного університету "Львівська політехніка" на автопідприємствах Львівської області.....15

Рішення Державної регуляторної служби України від 19 грудня 2016 року № 9.....16

## 8 РОКІВ РАЗОМ!

### Шановні читачі!

У цьому році великий та дружній колектив Громадського комітету транспортної безпеки святкує 8 років своєї діяльності! За цей час багато нових людей долучилося до нашої команди, з'явилися нові досягнення

та здобутки, але ще багато роботи по переду. Фахівці Громадського

комітету активно працюють у громадських радах та профільних робочих групах при Міністерстві охорони здоров'я України, Міністерстві внутрішніх справ України, Державній службі України з безпеки на транспорті, Державній регуляторній службі України, беруть участь у парламентських слуханнях, присвячених питанням безпеки дорожнього руху. У переважній більшості областей України фахівці Громадського комітету співпрацюють з органами місцевого самоврядування задля підвищення рівня безпеки на дорогах кожного регіону. У тому, що питання безпеки стосується кожного немає жодних сумнівів, проте тільки командною роботою можливо досягти позитивних зрушень у цьому напрямку, перевірено восьмирічною щоденною роботою. Щиро дякую кожному члену команди Громадського комітету за роботу!

Також хотілося б привітати усіх із прийдешніми новорічними святами, які дарують святковий настрій, надії на краще майбутнє, надихають на нові звершення! У цей важкий для нашої країни час дуже важливо підтримувати та піклуватися один про одного, тільки об'єднавшись ми досягнемо успіху! Бажаю, щоб у кожній родині панували мир і благополуччя! Щиро сподіваюся, що у новому році ми зможемо зробити дороги безпечнішими і життя у наших містах комфортнішим.

### З повагою

**Голова ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки»  
Юрій Папіровий**



## ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА

Періодичне друковане видання ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ ГРОМАДСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ «ГРОМАДСЬКИЙ КОМІТЕТ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ»

**Засновник і видавець:** Всеукраїнська громадська організація «Громадський комітет транспортної безпеки»

**Керівник проєкту:** Папіровий Юрій Миколайович

**Головний редактор:** Загроцька Антоніна Віталіївна

**Адреса редакції:** 02002, м. Київ, вул. Микільсько-Слобідська, буд. 4в, офіс 132.

**Рекламний відділ:** телефон – (067) 343-30-20; факс – (044) 459-31-10; e-mail: ktb.kyiv@gmail.com

**Рестраційне свідоцтво:** КВ №15215-3787 Р від 18.05.2009 р.



## Круглий стіл: «Вдосконалення системи виявлення та доведення факту керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння»

У рамках Національного тижня безпеки дорожнього руху 16 листопада відбувся круглий стіл, темою якого було вдосконалення системи виявлення та доведення факту керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

У обговоренні, ініційованому Громадською радою при МВС України та ВГО "Громадський комітет транспортної безпеки", взяли участь представники Національної поліції України, МОЗ України, державних установ «Центр громадського здоров'я МОЗ України» та «Український моніторинговий та медичний центр з наркотиків та алкоголю МОЗ України профільних громадських організацій та об'єднань.



На сьогодні існує проблема із судовою практикою та притягненням до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП (Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції).

Учасники круглого столу обговорювали ряд проблемних аспектів у зазначеній сфері: тривалу процедуру огляду водіїв у медичних закладах, значний термін отримання аналізів стану водія, застарілі методології та технічні засоби виявлення стану сп'яніння.

В результаті обговорення присутні дійшли висновку щодо необхідності створення дорожньої карти, що передбачала б конкретні кроки стосовно поліпшення ситуації. Так, планується створення спільно з МОЗ та Національною поліцією методичних рекомендацій та навчальних програм, за допомогою яких поліцейські могли б діагностувати стан водія. Також передбачається створення єдиної бази водіїв, що регулярно

притягуються до відповідальності за керування у нетверезому стані. Заплановано розглянути питання посилення відповідальності нетверезих водіїв та розробки у зв'язку з цим відповідних проєктів законодавчих змін.

Водій, який сідає за кермо у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння – це правопорушник, який не здатний у достатній мірі контролювати свої дії і швидко та адекватно реагувати на зміни дорожньої обстановки, як наслідок – його дії загрожують не тільки його життю та здоров'ю, але й життю та здоров'ю законослухняних громадян. На жаль, вживання алкоголю та наркотичних засобів за кермом є прикорм фактом, що яскраво характеризує українське сьогодення. Так, за статистичними даними Національної поліції України за 9 місяців 2016 року на території України сталося 1608 дорожньо-транспортних пригод, спричинених керуванням автомобілем у нетверезому стані, у яких загинуло 194 особи і 2193 особи травмовано. А протягом місячника з безпеки дорожнього руху 2016 тільки у столичному регіоні з 4836 порушень Правил дорожнього руху 489 ДТП спричинено водіями напідпитку. Але офіційні показники занижені відносно реальної кількості ДТП, вчинених у стані сп'яніння. Це, перш за все, пов'язано з недосконалістю чинного законодавства у цій сфері (існуванням прогалів та суперечностей у деяких нормативно-правових актах), відсутністю у працівників поліції відповідних знань та вмінь щодо порядку виявлення та огляду водіїв, які керують транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, неналежним матеріально-технічним забезпеченням поліцейських та закладів охорони здоров'я, що проводять такі огляди тощо. Встановлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 9 листопада 2015 року №1452/735.

Проводить такий огляд поліцейський з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту не повинні перевищувати цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові (приблизно

500 грамів пива або 20 грамів горілки). Тоді як, наприклад, у Великобританії рівень алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,8 проміле; у Італії, Франції, Німеччині – 0,5; у Росії – 0,3; в Норвегії, Польщі і Швеції – 0,2 проміле. А в Угорщині, Чехії, Румунії наявність алкоголю в крові водіїв не допускається взагалі. Поліцейський в Україні повинен проводити такий огляд виключно з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ України та Держспоживстандарт України, зокрема, газоаналізатори “AlcoQuant 6020”, “Alcotest 6510”, “Alcotest 6810”, “Alcotest 7410 Pluscom”, а також прилад спеціалізований визначення концентрації парів етанолу в повітрі, що видихається, “Алконт 01”.

Результати проведеного з допомогою таких засобів огляду водія обов'язково вносяться до протоколу про адміністративне правопорушення. Проте на практиці, існують випадки, коли після проведення огляду показники технічних засобів показують вміст алкоголю у межах норми, а поліцейський вимагає проведення огляду у медичному закладі. Однак чинним законодавством працівник поліції не наділений повноваженнями вимагати від водія пройти огляд у медичному закладі, якщо було проведено огляд з допомогою технічних засобів. У цьому випадку водій має право відмовитися від проходження повторного огляду і вимагати від інспектора зазначити у протоколі про адмінправопорушення результати огляду, проведеного за допомогою технічних засобів. І водія не можна притягнути до відповідальності ні за керування автомобілем у стані сп'яніння, ні за відмову від проходження огляду на стан сп'яніння. У дійсності ж через необізнаність водіїв працівники поліції у результаті складають протокол, де значиться про відмову пройти огляд на стан сп'яніння. Як результат – у більшості випадків у суді невідготовлених водіїв чекає або позбавлення водійських прав на рік чи два, або чималий штраф, а потім ще й труднощі з поверненням цих прав судом апеляційної інстанції. Але слід наголосити, що згідно пункту 8 згаданої Інструкції, у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої є особи, що загинули або травмовані, проведення огляду на стан сп'яніння учасників цієї пригоди є обов'язковим у закладі охорони здоров'я. Утім на цьому етапі виникають проблеми зчасною доставкою поліцейським імовірного правопорушника до найближчого закладу охорони здоров'я (адже п. 9 р. II Інструкції на поліцейського покладено обов'язок доставити таких осіб не пізніше, ніж протягом двох годин з моменту виявлення підстав для його проведення). Тоді як розміщення закладів охорони здоров'я, що проводять огляд водіїв, не

завжди дозволяє зробити це вчасно (наприклад, у Києві цілодобово працює тільки один такий заклад). При цьому, зазначена сфера послуг абсолютно монополізована державою, а медичний огляд на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, що проведений у приватній чи державній клініці, яка не потрапила до дозволених МОЗ України та його територіальними структурними підрозділами переліку закладів, вважається недійсним та судом до уваги не береться. Така ситуація сприяє процвітанню корупції у закладах, що мають право проведення оглядів на стан сп'яніння. Вирішити це питання можна лише розширивши перелік закладів, які проводять вищезгаданий огляд.

Однак проблема не лише у виявленні стану алкогольного та наркотичного сп'яніння, що зі збільшенням різновидів наркотичних засобів стає доволі тяжким, але й у важкості довести у судовому порядку перебування особи у такому стані, про що свідчить судова практика. Так, дуже часто працівники поліції здійснюють огляд водія на стан сп'яніння всупереч або з порушенням існуючих норм законодавства, що у подальшому є підставою для визнання такого огляду незаконним у судовому порядку. Як наслідок – через некомпетентність поліцейських частина порушників уникає відповідальності.



Судова практика притягнення до адміністративної відповідальності за статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції) залишає бажати кращого. Зокрема, існують випадки, коли судді закривали справи через надумані підстави (неявка свідків, зазначених в протоколі, на судові засідання, не запропоновано пройти огляд водія на стан сп'яніння та інше). З одного боку, такі дії судді при розгляді справи відповідають принципу всебічного і повного розгляду усіх матеріалів справи та усіх наявних доказів. Але з іншого боку, у більшості випадків результатом є те, що порушена процедура огляду є підставою для оскарження постанови суду по



справі про притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП. Як наслідок – винна особа не несе відповідальність за вчинене нею правопорушення. Серед найбільш поширених порушень процедури огляду – незаконна та необгрунтована зупинка автомобіля, а також відсутні свідки тощо. Наприклад, при складанні протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП за відмову від проходження медичного огляду часто у свідки беруть працівників Національної поліції, що є протиправним. Або ж наявний лише один свідок, у той час як Інструкцією зазначено, що їх має бути двоє, тобто відбувається порушення вимог чинного законодавства. Отже, правильне оформлення протоколу у справі про адміністративне правопорушення має велике значення для правильного вирішення даної категорії справ. Порушення, допущені при складанні протоколу про адміністративне правопорушення, призводять до повернення справ на доопрацювання, закінчення строків притягнення до адміністративної відповідальності винних осіб або не притягнення їх до відповідальності взагалі тощо.

Зокрема, причиною повернення матеріалів у цій категорії справ є те, що при складанні протоколу не виконуються належним чином вимоги ст. 256 КУпАП, а саме: у деяких протоколах не зазначалася частина статті КУпАП, якою передбачено відповідальність за вчинене правопорушенням діяння. У матеріалах справи нерідко бувають відсутні докази, які б



підтверджували факт вчинення особою правопорушення, дані про те, чи притягалася вона до адміністративної відповідальності раніше, а також пояснення цієї особи, свідків або підписів останніх. Часто анкетні дані правопорушника вказуються не у повному обсязі (рік, число, місяць та місце народження), його точна адреса, місце роботи, посада, а також необхідні відомості про особу, яка склала протокол (прізвище, ім'я та по-батькові, посада, службові телефони). Через неточні та неправильні записи про місце проживання правопорушників суди витрачають додаткові кошти на повторні виклики або взагалі

позбавлені можливості виклику. Від правильності складення та повноти інформації у протоколі залежить навіть виконання постанови. Так, відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про виконавче провадження» постанова у справі про адміністративне правопорушення є виконавчим документом, а виходячи зі змісту ст. 4 вказаного Закону, у виконавчому документі може зазначатися реєстраційний номер облікової картки платника податків фізичної особи боржника. При відсутності такої інформації виникають труднощі при виконанні постанов у справах про адміністративні правопорушення.

Таким чином, на сьогодні особливої уваги потребують питання функціонування закладів охорони здоров'я, що проводять огляд водіїв на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, їх матеріально-технічне оснащення, навчання представників Національної поліції та медичних працівників основам проведення таких оглядів, боротьба з корупцією серед уповноважених осіб держави, дослідження судової практики та вдосконалення механізму притягнення до відповідальності водіїв, що керують автомобілем нетверезі, а також профілактичні заходи щодо попередження вживання алкоголю та наркотиків водіями.

Профілактика вживання алкоголю за кермом та формування правової культури водія допоможе уникнути настання самого факту управління транспортним засобом у стані сп'яніння, тоді як систематичне ґрунтовне навчання представників Національної поліції та медичних працівників закладів проведення оглядів водіїв, дотримання матеріального та процесуального права судьями місцевих судів допоможе уникнути порушення процедури проведення оглядів водіїв та визнання їх недійсними, що у подальшому виступатиме гарантією притягнення винних осіб до відповідальності.

Громадська рада при МВС України і у подальшому буде працювати над питанням правового та організаційного забезпечення профілактики вживання алкоголю та наркотиків під час керування транспортними засобами.

Джерело: [www.gktb.org](http://www.gktb.org)



**Петро Горпинчук:** У Києві тренінг проводився три дні, а у Львові та Харкові - два дні. Ми розглядали абсолютно практичні питання: як виокремити серед потоку транспортних засобів автомобіль, яким потенційно керує нетверезий водій, як зупинити автомобіль, як підійти, критерії оцінки ситуації... Власне це ціла наука! Один день тренінгу був повністю присвячений технічним питанням. Коли ми оголошували тендер на закупівлю алкотестерів, то однією з умов було те, що постачальник повинен забезпечити проведення навчання з використання приладів. Тому представники Drager провели докладні інструктажі. У комплектах, які отримали поліцейські міститься: алкотестер, принтер, спеціальний термопапір, мундштуки, документи та ін. Прилади, які ми передали, визначають тільки вміст алкоголю, для визначення наркотичного сп'яніння вони непридатні. Що цікаво, тестування на алкоголь здійснюється через 15 хв. після зупинки транспортного засобу, а до цього часу проводиться так званий «пасивний тест». Це коли прилад підноситься (без видихання повітря) до водія і якщо алкоголь присутній, то прилад реагує, не показує кількісний вміст алкоголю, а лише сам факт наявності. Якщо водій починає стверджувати, що це певні особливості його організму чи ще знаходить якісь аргументи, то це не працює, тому, що прилад реагує тільки на алкоголь! Але при цьому правильно проводити цей тест не у автомобілі, адже алкоголь міг вживати хтось із пасажирів і це може вплинути на результат. Після цього переходять вже до безпосереднього тестування.

**Скажіть, будь ласка, чи є у планах Консультативної місії проведення таких тренінгів у інших регіонах України чи можливо додаткові тренінги у визначених раніше?**

**Петро Горпинчук:** У цьому році ми вже завершили цей проект. Зараз формуються плани на 2017 рік, тому ще важко сказати щось конкретне, але цілком можливо, що такі тренінги ще будуть.



**Чи заплановане навчання українських інструкторів, які будуть проводити у подальшому таке навчання для поліцейських?**

**Петро Горпинчук:** Власне ті поліцейські, які пройшли навчання вже готові проводити аналогічні тренінги для своїх колег. Ми передали їм флешки, на яких зібрані усі необхідні матеріали та інструкції. Вони цілком готові.



**Як Ви вважаєте, чому у нашій країні і досі такі високі показники аварійності з причини керування автомобілем у нетверезому стані?**

**Петро Горпинчук:** Потрібно змінювати законодавство. Без цього ніяк. У європейських країнах за керування автомобілем у нетверезому стані наступає невідворотне покарання.



## Риск-менеджмент в транспортных компаниях



**Сегодня своим опытом по управлению рисками на транспортном предприятии делится начальник службы охраны труда и безопасности дорожного движения ПАО «КПК «Рapid» В. В. Михнов. Работе по исследованию рисков на предприятии Владимир Владимирович посвятил более 10 лет. За это время появились бесценные наработки, которые могут быть полезны коллегам.**

Работа по исследованию рисков производилась на базе киевского ПАО «КПК «Рapid», работающего на рынке международных перевозок грузов более 25 лет. Предприятие в декабре 2015 года было сертифицировано по стандарту ISO 39001:2012 – система управления безопасностью дорожного движения.

Стандарт направлен на сокращение и, в конечном итоге, устранение рисков возникновения серьезных травм и летальных случаев, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Концептуальное исследование проблемы управления рисками на нашем предприятии еще не завершено.

Отсутствие четкой теоретической и методологической базы исследований затрудняет ход анализируемых процессов, снижает их эффективность. В настоящее время существует только один подход в управлении рисками, включающий в себя следующие этапы:

- анализ риска;
- контроль риска;
- финансирование риска.

Конечно, этот подход допускает различные модификации, но суть постановки остается достаточно однородной.

**Анализ риска** включает определение и оценку риска. Определение является базой управления риском – нельзя начать работать с риском, если вы не знаете, что он из себя представляет. Оценка риска сочетает в себе оценку тех рисков, которые уже были определены с точки зрения их вероятности и с точки зрения их серьезности.

**Контроль риска** включает в себя меры, направленные на снижение его вероятности, исключение или попытку его избежать, а также уменьшение серьезности риска в случае его наступления.

**Финансирование риска.** В данном случае перед организацией стоит вопрос, как покрыть финансовый ущерб от рисков, которые окажутся ни допустимыми, ни контролируруемыми на допустимом уровне. Главная цель финансирования риска

заключается в распределении его стоимости во времени так, чтобы смягчилось финансовое давление, под которым окажется организация в случае появления серьезных убытков. Высокая эффективность управления автотранспортным предприятием, ее гибкость, маневренность, конкурентоспособность с другими аналогичными предприятиями достигается в значительной мере за счет повышения степени самоорганизации в процессе управления рисками. Приходится постоянно учитывать возможные последствия риска, уточнять оценку возможных потерь, по мере раскрытия неопределенности ситуации; не рисковать попусту для достижения небольшой прибыли; искать и использовать известные и проверенные пути анализа риска и не останавливаться на первом найденном решении, продолжать поиск других путей, не хуже первоначального по ожидаемым результатам.

Практическая значимость работы и как ее этапы карты оценки рисков безопасности дорожного движения состоит в использовании выявленных рисков с целью сокращения и, в конечном итоге, устранения возникновения серьезных травм и летальных случаев, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

В нашем исследовании риск  $R$  определяется по формуле:  $R = P \times S$ , где:  $S$  – серьезность последствий воздействия опасных факторов;

$P$  – вероятность возникновения опасного фактора.

Для каждого выявленного опасного фактора (риска) оценивается возможная серьезность последствий. Для определения серьезности последствий используется вся доступная информация о возможных несчастных случаях, ДТП, вызванных опасными факторами, собранная у персонала транспортных компаний и в компании «Рapid» в частности.

Накопление и систематизация информации о несчастных случаях и ДТП осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции по оформлению подлинейскими материалами об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных не в автоматическом режиме, утвержденной приказом МВД Украины от 07.11.2015 г. № 1395. Здесь нужно пояснить, что на предприятии производится постоянный мониторинг и анализ протоколов, составленных на водителей предприятия в случае нарушения ПДД или возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Для каждого выявленного опасного

Серьезность	Последствия	Баллы	Вероятность возникновения
Очень высокая	Смертельный случай	7	10 % (10000 случаев на 100000 чел/ч)
Высокая	Полная утрата трудоспособности	6	1 % (1000 случаев на 100000 чел/ч)
Выше средней	Частичная утрата трудоспособности свыше 50 %	5	0,1 % (100 случаев на 100000 чел/ч)
Средняя	Частичная утрата трудоспособности до 50 %	4	0,01 % (10 случаев на 100000 чел/ч)
Ниже средней	Требуется медицинское вмешательство (временная утрата трудоспособности от 5 до 30 дней)	3	0,001 % (1 случай на 100000 чел/ч)
Низкая	Требуется медицинское вмешательство (временная утрата трудоспособности до 5 дней)	2	0,0001 % (0,1 случая на 100000 чел/ч)
Очень низкая	Не требуется медицинское вмешательство (без утраты трудоспособности)	1	0,00001 % (0,01 случая на 100000 чел/ч)



фактора оценивается вероятность возникновения опасного фактора.

Для выявления этих данных опять же используется метод сбора информации путем опроса водителей (а их в компании работает более 120 человек) после каждого рейса и анализа протоколов ДТП, исключая данные о несчастных случаях, ДТП, вызванных опасными факторами.

### Оценка рисков и управление ими

Оценка рисков осуществляется в соответствии с таблицей 2. Исходя из таблицы устанавливаем категорию риска:

- 1–4 балла — приемлемый (незначительный) риск;
- 5–9 баллов — допустимый риск;
- 10–12 баллов — средний риск;
- 14–20 баллов — серьезный риск;
- 21–49 баллов — неприемлемый (недопустимый) риск.

Если установлено, что риск попадает в категорию «неприемлемый», то выполнение работ запрещается до устранения воздействия опасного фактора или снижения его воздействия как минимум до категории «серьезный» риска.

Если риск попадает в категорию «серьезный», то выполнение работ проводится только после проверки всех предельных мер безопасности и выполнения предупреждающих действий, установленных в карте оценки рисков.

При выявлении риска «средней» категории контроль выполнения предупреждающих действий осуществляется в соответствии с требованием системы управления охраной труда и безопасностью движения.

Если риск попадает в категорию «приемлемый», то проверки проводятся ежедневно.

Результаты оценки рисков используют-

Серьезность	Очень низкая	Низкая	Ниже средней	Средняя	Выше средней	Высокая	Очень высокая
Вероятность							
Очень низкая	1	2	3	4	5	6	7
Низкая	2	4	6	8	10	12	14
Ниже средней	3	6	9	12	15	18	21
Средняя	4	8	12	16	20	24	28
Выше средней	5	10	15	20	25	30	35
Высокая	6	12	18	24	30	36	42
Очень высокая	7	14	21	28	35	42	49

ся при выполнении и контроле предусмотренных предупреждающих действий.

В случае возникновения несчастных случаев (ДТП) руководитель идентифицирует риски и организует оценку рисков в области охраны труда и безопасности дорожного движения, используя протокол идентификации и оценки риска.

### Практическое применение

В процессе исследования нами было выделено пять типов рисков.

1. Риски, связанные с техническим состоянием автомобиля; поломка автомобиля в пути, разрыв шины, неравномерный износ тормозных колодок, неисправные свечи и протек.

2. Риски, связанные с окружающей средой: плохое состояние дорожного покрытия, маневрирование водителя в ограниченном пространстве, проезд на препятствие, воздействие резких изменений температур.

3. Риски, связанные с материалами и грузом: выпадение груза, переворачивание автомобиля.

4. Риски, связанные с человеческим фактором: нарушение режима труда и отдыха водителем, отклонение функций пального состояния от нормального (травм, страх, стресс; проезд на пешехода, пешеходиста и т. п.; несоблюдение дистанции, обгон).

5. Риски, связанные с технологией (металлом): остановка узлов и агрегатов.

По каждому из рисков были выявлены опасный фактор, последствия риска, определены действующие меры по предотвращению риска и, конечно же, был назначен ответственный за выполнение мер по предотвращению и человек, который должен производить контроль выполнения проведенной работы.

В этой же таблице отражены уровни



риска до проведения предупреждающих действий и после них. Все эти данные занесены в сводную таблицу, выдержки из которой приведены ниже. Таблицу в полном объеме можно будет посмотреть в ближайшем номере журнала «Вестник АсМАП Украины».

Например, существует такой опасный фактор, как просроченные, неисправные опетустители и комплекты АДР (риск, связанный с техническим состоянием автомобиля. Последствиями такого опасного фактора может быть уничтожение автомобиля и травмирование участников дорожного движения.) Вероятность возникновения такого риска оценивается в 2 балла, серьезность последствий — в 6 баллов, исходя из формулы  $R = P \times S$ , уровень риска оценивается в 12 баллов (средний риск). Действующими мерами по предотвращению такого риска является элементное (но такое важное) соблюдение сроков эксплуатации комплектующих.

Или же другой пример, из той же категории рисков — неисправные свечи в автомобиле. Последствия — негоряемость топлива, потеря мощности двигателя, неравномерная работа двигателя, ДТП. В этом случае вероятность возникновения такого риска оценивается в 4 балла, серьезность последствий — в 5 баллов, уровень риска оценивается в 20 баллов (серьезный риск). В данном случае автолессарь, водитель и менеджер сервисного центра должны строго соблюдать порядок проверки технического состояния автомобиля.

Для практического применения описанного выше опыта можно использовать свою таблицу «Риски на рабочем месте водителя», которую мы планируем опубликовать в ближайшем выпуске «Вестника АсМАП Украины».

Надеемся, наш опыт по управлению рисками на транспортном предприятии поможет нашим коллегам и способствует снижению уровня травматизма на наших дорогах.

**Михнов В.В., начальник службы охраны труда и безопасности дорожного движения ПАО «КПК» РАПИД»;**

**Гриненко В.И., генеральный директор ПАО «КПК» РАПИД»;**

**Новохацкий И.А., председатель исполнительного комитета Всеукраинской общественной организации «Общественный комитет транспортной безопасности».**



## Практичні поради водіям автобусів щодо забезпечення безпеки руху. Керування авто взимку



Зима – це період випробувань як для водіїв, так і для автомобілів. Адже тільки в зимовий період водії стикаються з такими проблемами як: обмерзле авто, яке не відкривається, двигун, який не запускається, а найбільшою проблемою зими є рух в умовах ожеледиці та засніжених доріг. Також, в таких умовах окремі вузли та агрегати автомобіля зазнають додаткового навантаження та можуть у найнесподіваніший момент вийти з ладу.

Нижче, ми наведемо перелік порад досвідчених водіїв, які, як ми надіємось, стануть вам у пригоді під час їзди в цю сурову пору року.

### *Підготовка автомобіля до зими:*

- встановіть на авто відповідні зимовому періоду шини, перевірте шини на предмет пошкоджень, порізів та виміряйте глибину малюнка протектора (для автобусів – не менше 2 мм);
- перевірте заряд акумулятора;
- перевірте справність склоочисників, світлових приладів, сигналізації;
- перевірте, чи в двигун залиті олива та охолоджуюча рідина, призначені для зими;
- залийте в бачок зимову рідину для омивання скла;
- незайвим буде екіпірувати ваше авто «аварійним набором», поклавши туди такі предмети: ланцюги, килимки, сухий пісок, лопати, ліхтарик, рукавиці, скребок і щітка для скла, проводи для «прикурювання».

**Доглянуте авто – менша вірогідність неприємностей на дорозі!!!**

*Отже, в зимову пору:*

- перед виїздом очищуйте машину від снігу повністю;
- не забувайте про фари і габаритні вогні - їзда в зимовий час з включеним ближнім світлом істотно підвищує власну безпеку на дорозі (згідно з п.9.8 ПДР України з 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути ввімкнені денні ходові вогні, а в разі їх відсутності – ближнє світло фар);
- транспортним засобом необхідно управляти ніжно і акуратно – плавність повинна бути у всьому – від керування рульовим колесом до гальмування;
- не гальмуйте різко на слизькій дорозі, адже авто стає некерованим. Якщо спрацювала система блокування коліс, то негайно відпустіть педаль та зменшуйте швидкість частим і переривчастим натисканням на гальма;
- використовуйте педаль зчеплення не тільки для того, щоб перемикаючи передачі, але і для повернення контролю над авто. Витиснуте зчеплення запобігає пробуксовці ведучих коліс у момент початку руху по слизькій дорозі. При занесенні машини, коли задня частина починає обганяти передню, потрібно на нетривалий період вимкнути зчеплення, що допоможе зменшити обертання коліс;
- не здійснюйте різких маневрів, адже набагато краще потрапити у неглибоку вибоїну, ніж злетіти з дороги під час її об'їзду;
- потрапивши на швидкості в занесення, ні в якому разі не тисніть на гальмо, якщо ваш автомобіль занесло в той час, коли ви тримали ногу на педалі акселератора, одразу ж скиньте швидкість та поверніть кермо у бік занесення;
- при наїзді на сніговий бруствер ні в якому разі не намагайтеся негайно виправити ситуацію кермом, оптимальна поведінка – не змінювати положення керма та педалі акселератора, автомобіль злегка знизить швидкість і незабаром повернеться на дорогу;



- намагайтеся не обганяти автомобілі, особливо коли на лівій смузі ожеледиця, лежить сніг, або «каша» із мокрого снігу;
- під час руху під гору обирайте таку передачу, щоб її не доводилося перемикаєти до закінчення підйому, адже перемикаєння передачі може спровокувати пробуксовування коліс;
- під час спуску застосовуйте гальмування двигуном, увімкнувши понижену передачу;
- пам'ятайте про пішоходів – під час наближення до пішохідних переходів знижуйте швидкість, адже людина може підсковзнутися і впасти.

Рухатися по снігу краще без зупинок і перемикаєнь передач, оскільки вони призводять до втрати швидкості і зупинки, а рушати з місця в снігу є нелегкою справою.

Якщо ж ваше авто застрягло в глибокому снігу – вам на допомогу прийдуть речі з «аварійного набору». Починайте використовувати їх, не чекаючи поки машина остаточно "засяде".

Коли автомобіль грузне в снігу, не можна, щоб колеса довго буксували. Під ними можуть утворитися обмерзлі лунки. Краще не полінуватися вичистити сніг з-під автомобіля і розчистити колію до більш-менш прохідної ділянки. Також, для підвищення прохідності можна зменшити тиск повітря в шинах.

Підйоми і спуски на слизькій дорозі краще долати на понижених передачах, не змінюючи швидкість. При спуску в ожеледицю, перейдіть на обрану передачу до початку схилу і рухайтеся з мінімально можливими оборотами двигуна, уникаючи різких поворотів керма, при потребі гальмуючи з увімкненою передачею. Короткі підйоми можна пробувати долати з розгону.

Невеликі снігові замети або замети долаються з розгону під прямим кутом. Якщо відчуваєте, що замет не пройти, не тисніть на газ, а зупиніться, дайте задній хід і повторіть спробу по вже наявній колії. Занадто глибока колія може бути небезпечна можливим зачіпанням днища об сніг, що може значно ускладнити маневрування.

*Пам'ятайте!!!*

Потенційно небезпечні ділянки зимової дороги знаходяться у безпосередній близькості від світлофорів, в'їздів на головну дорогу на

нерегульованих перехрестях, в районі зупинок і інших місцях, де індивідуальний і громадський транспорт пригальмовує, зупиняється або розпочинає рух. Тому, наближатися до них або проїжджати такі ділянки потрібно з максимальною обережністю, оскільки вони не лише відполіровані шинами автомобілів, але і, як правило, відрізняються наявністю великої кількості пішоходів. Також, будьте обережні, рухаючись по розчищеній і сухій головній дорозі в районі примикання другорядних вулиць – якщо транспорт, що виїжджає з них, несподівано перетинає дорогу, то, незважаючи на вашу явну перевагу, при можливості поступіться йому, адже часто буває так, що другорядна дорога є неприбраною і автомобілі, що під'їжджають до головної дороги, через це не можуть вчасно зупинитися.



І, насамкінець, хочемо зазначити, що водій, як особа, яка керує об'єктом підвищеної небезпеки, на дорозі повинен перестраховуватися двічі, а то й більше раз – завжди потрібно давати похибку на те, що будь-який учасник руху, який знаходиться в зоні видимості, в будь-який момент може поведетися неадекватно обстановці. Наприклад: водій авто може увімкнути правий покажчик повороту, а повернути наліво; пішохід може йти по тротуару і несподівано почати перебігати проїжджу частину; з другорядної дороги перпендикулярно вам може вискочити мотоцикл і т.д. і т.п. – варіантів таких випадків незліченна кількість. Тому, рекомендуємо вам рухатися по дорозі так, нібито всі навколо вас є недосвідченими водіями-початківцями.

**Древняк Маркіян Зеновійович, керівник Служби ОП і БР ТОВ "Львівське АТП-14631"**

## У Львові 25 жовтня 2016 року відбувся Другий регіональний конкурс "Територія Безпеки"



Відокремлений підрозділ ВГО "Громадський комітет транспортної безпеки у Львівській області" спільно з Львівською обласною організацією роботодавців транспорту провели Другий регіональний конкурс "Територія Безпеки".

За звання фіналіста Конкурсу "Територія Безпеки" змагалися три кращі команди, які в підсумку чотирьох кваліфікаційних відборів набрали найбільшу кількість балів, включаючи коефіцієнти аварійності та безаварійної роботи: ТзОВ "Самбірське АТП-14608", ТзОВ "Львівське АТП-14631", МПП "Транспортник".

Фінальна гра Конкурсу "Територія Безпеки" включала в себе наступні етапи:

- I-й - Домашнє завдання;
- II-й - Запитання за запитанням;
- III-й - Змагання груп підтримки;
- IV-й - брейн-ринг "Швидкий старт".

Під час запеклої боротьби команди показали блискучі результати, знання та професіоналізм.

Отже, третє місце у Конкурсі "Територія Безпеки" посіла команда ТзОВ "Самбірське АТП-14608", друге місце - МПП "Транспортник", а призером Конкурсу стало підприємство ТзОВ "Львівське АТП-14631".

Також під час урочистості були нагороджені кращі служби автопідприємств в наступних номінаціях:

- краща трійка служб з БДР;
- краща трійка служб з організації перевезень;
- краща трійка служб, відповідальних за експлуатацію та технічний стан колісних ТЗ;
- краща трійка водіїв (методи надання домедичної допомоги потерпілим при ДТП).

Всі призери отримали грошові нагороди.

Фіналістів нагороджували статуетками-символами Конкурсу "Територія Безпеки", орг.технікою, комплектами плакатів для класів з БДР, сувенірами від Страхової компанії "АХА Страхування", призами від ВГО "Громадський комітет транспортної безпеки", Тренінгового центру «Прикладна безпека» та Торгівельної компанії Healer.



До складу почесного журі увійшли представники:- Управління Державної Служби з безпеки на транспорті у Львівській області;  
- Львівської обласної державної адміністрації;  
- Патрульної Поліції міста Львова;  
- Національного університету "Львівська політехніка";  
- МО ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки у Львівській області»;  
- Тренінгового центру «Прикладна безпека»;  
- ГО "Наглядова громадська рада з питань транспорту»;  
- ГО "Народний контроль".

Співорганізатори конкурсу: Управління Державної служби з безпеки на транспорті у Львівській області та Львівська обласна державна адміністрація.

Спонсори Другого Регіонального Конкурсу "Територія Безпеки":- Західна дирекція страхової компанії "АХА Страхування";  
- Тренінговий центр «Прикладна Безпека»;  
- Торгівельна марка Healer;  
- Інформаційний спонсор - інформаційно-аналітичний портал для автоперевізників [uatransport.in.ua](http://uatransport.in.ua).

Готуємося до наступного етапу цього проекту - Всеукраїнського конкурсу "Столиця безпеки дорожнього руху", який відбудеться у 2017 році за участю автотранспортних підприємств України.



## У Черкаській області 02-03 листопада за ініціативи Управління Укртрансбезпеки у Черкаській області відбулася нарада з перевізниками



Для участі у нараді були запрошені керівництво Черкаської обласної державної адміністрації, територіальних підрозділів Національної поліції, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державного агентства автомобільних доріг України, підприємств електричного транспорту автопідприємств. На нараді були присутні керівники автопідприємств та автоперевізників області всіх форм власності і господарювання. На нараді розглядалися такі питання: дотримання ними вимог підпункту 11 пункту 16 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, вимог Положення про робочий час та час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, інших нормативно-правових актів з питань безпеки перевезень, проведення заходів по підвищенню безпеки дорожнього руху та автоперевезень перевізниками, стосовно необхідності проведення додаткових інструктажів з водіями транспортних засобів, щодо своєчасності та достовірності передачі інформації про ДТП та НС, неухильного виконання вимог транспортного законодавства.

Також, Відокремленим підрозділом Всеукраїнської громадської організації у Черкаській області було оголошено про наміри проведення конкурсу студентських робіт з

безпеки дорожнього руху. Учасниками даного конкурсу стануть студенти 4-5 курсів профільних ВУЗів Черкащини. Керівництво області підтримало цю ініціативу, адже це наш спільний внесок у зростання кадрового потенціалу у транспортній галузі.





**У Львівській ОДА 23 грудня  
під час другого регіонального Форуму з безпеки дорожнього руху  
відбулося підписання меморандуму про співпрацю щодо проходження  
практики студентів Національного університету "Львівська політехніка"  
на автопідприємствах Львівської області.**



Документ підписали: Львівська обласна державна адміністрація, МО ВГО "Громадський комітет транспортної безпеки у Львівській області", ГО "Наглядова громадська рада з питань транспорту", Львівська обласна організація роботодавців транспорту, НУ "Львівська політехніка".



Очільник департаменту дорожнього господарства, транспорту та зв'язку Львівської ОДА Роман Кокотайло, підписуючи меморандум від імені облдержадміністрації, зауважив, що ця подія дає підґрунтя нашим студентам – фахівцям в галузі транспорту для розвитку, самовизначення і можливого подальшого працевлаштування.

"Департамент дорожнього господарства, транспорту та зв'язку також готовий приймати до себе студентів на стажування та майбутнє працевлаштування", - додав Роман Кокотайло.



Слід зазначити, що меморандум передбачає створення можливостей для проходження студентами ВНЗ навчальної, експертно-правової та переддипломної практик згідно з освітнім напрямком підготовки; розробку нових та вдосконалення існуючих програм практик для студентів ВНЗ, які навчаються в галузі знань "Транспорт" за спеціальностями "Автомобільний транспорт" і "Транспортні технології"; сприяння створенню нових робочих місць в автопідприємствах області; формування на Львівщині прошарку еліти фахівців автомобільного транспорту шляхом регулярного проведення спільних заходів та ін.



У рамках форуму заслухали інформацію Управління Уктранбезпеки у Львівській області про стан аварійності в області, а також представили новітні напрацювання щодо покращення безпеки руху, розроблені студентами НУ "Львівської політехніки".

Джерело: <http://loda.gov.ua/news?id=25106>



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

від 19 грудня 2016 року № 9

**Про необхідність усунення Міністерством внутрішніх справ України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»**

Відповідно до статті 30 Закону України від 11.09.2003 № 1160-IV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон) та на підставі звернення суб'єкта господарювання, Державна регуляторна служба України здійснила експертизу Інструкції про порядок організації та контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07.12.2009 № 515 (далі – Інструкція), зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 22.01.2010 за № 73/17368, та встановила наступне.

Статтю 15 Закону України «Про дорожній рух» визначено, що особа, яка бажає отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії чи типу, зобов'язана пройти медичний огляд, підготовку або перепідготовку відповідно до типової навчальної програми, успішно скласти теоретичний і практичний іспити. **Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів визначається Кабінетом Міністрів України.**

Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері. Основною формою державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху за діяльністю закладів незалежно від форми

власності і підпорядкування є державна акредитація закладу та атестація його викладачів, яка проводиться не рідше одного разу на п'ять років у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Право на керування транспортними засобами відповідної категорії підтверджується посвідченням водія транспортного засобу з установленим терміном дії. На території України відповідно до Конвенції про дорожній рух діють національні та міжнародні посвідчення водія. Порядок видачі, обміну та встановлення терміну дії таких посвідчень визначається Кабінетом Міністрів України.

На виконання зазначених норм Закону України «Про дорожній рух» затверджено постанови Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень та допуску громадян до керування транспортними засобами», від 20.05.2009 № 487 «Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів», від 20.05.2009 № 490 «Про затвердження Порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів», від 02.03.2010 № 229 «Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів».

Відповідно до пункту 22 постанови КМУ від 20.05.2009 № 487 «Про затвердження Порядку підготовки,



перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів» експертна комісія оформляє за результатами складення іспитів протокол, на підставі якого заклад або його філія видає слухачам свідоцтво про його закінчення. **Свідоцтво не дає права на керування транспортним засобом. Інформація про видані свідоцтва (дублікати) вноситься до Єдиного державного реєстру МВС.**

Згідно з пунктом 16 постанови Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень та допуску громадян до керування транспортними засобами» (далі – постанова КМУ № 340, Положення) документом, що засвідчує проходження підготовки і перепідготовки водіїв транспортних засобів, є свідоцтво, зразок, якого додається до постанови КМУ № 340. Якщо особа з будь-яких причин не склала іспити в сервісному центрі МВС, видане свідоцтво про закінчення закладу з підготовки водіїв транспортних засобів вважається дійсним протягом 10 років з дня закінчення закладу.

На сьогоднішній день додатком до Положення, затверджено **зразок свідоцтва** про закінчення закладу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, у примітці якого вказано, що **бланки свідоцтв мають облікову серію і номер, виготовляються друкарським способом із застосуванням засобів захисту від фальсифікації, які визначаються підприємством-виробником за погодженням з Головним сервісним центром МВС.**

Отже, згідно чинного законодавства України Міністерство внутрішніх справ України веде Єдиний державний реєстр МВС виданих свідоцтв про закінчення закладу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, а Головний сервісний центр МВС погоджує визначені підприємством-виробником засоби захисту бланків відповідних свідоцтв від фальсифікації.

Разом з цим, зазначаємо, що свого часу у примітці додатку до Положення про

порядок видачі посвідчень та допуску громадян до керування транспортними засобами (у редакції постанови КМУ № 340 від 08.05.1993) було передбачено, що бланки свідоцтв є **документами суворої звітності**, повинні бути із типографським порядковим номером і **виготовлятися централізовано міністерствами і відомствами**, які мають навчальні заклади, що здійснюють підготовку водіїв.

Постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 511 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами було викладено у новій редакції, у примітці до додатку якого зазначено, що бланки свідоцтв є **документами суворого обліку**, мають облікову серію і номер, виготовляються друкарським способом із застосуванням засобів захисту від фальсифікації, які визначаються підприємством-виробником за погодженням з Департаментом Державтоінспекції МВС.

Пунктом 6 постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.2013 № 955 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України та визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 14 травня 2012 р. № 456» виключено слова «є документами суворого обліку,» із редакції примітки додатка до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340.

Таким чином, наразі бланки свідоцтв про закінчення закладу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі – бланки свідоцтв) **не є бланками документів суворої звітності та не повинні виготовлятися централізовано міністерствами і відомствами.**

В той же час, закріплений постановою КМУ № 340 обов'язок погодження з Головним сервісним центром МВС застосування підприємством-виробником засобів захисту від фальсифікації бланків



свідоцтва не надає йому виключне право їх розповсюдження.

З огляду на зазначене, жодним нормативно-правовим актом вищої юридичної сили не закріплено за органами з надання сервісних послуг МВС виключного права видачі **бланків свідоцтв** та здійснення контролю за їх використанням.

Пунктами 26-37 Інструкції, фактично встановлено вимоги для закладів, що здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів вести облік бланків свідоцтв про закінчення цих закладів, які по своїй суті є вимогами ведення обліку документів суворої звітності, що не відповідає вимогам чинного законодавства, зокрема:

- порядок отримання та придбання закладами, що здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів бланків свідоцтв безпосередньо у територіальному органі з надання сервісних послуг МВС на підставі заяви керівника цього закладу;

- визначено перелік підстав для відмови у видачі бланків свідоцтв;

- порядок ведення обліку бланків свідоцтв, їх зберігання та використання;

- порядок знищення, втрати бланків свідоцтв;

- здійснення органами з надання сервісних послуг МВС перевірки закладів, що здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів щодо порядку обліку, зберігання, витрачання бланків свідоцтв та дотримання установлених вимог при їх оформленні та видачі.

Отже, запроваджений у вищевказаних положеннях Інструкції механізм державного регулювання щодо процедури видачі бланків свідоцтв та здійснення контролю за їх використанням органами з надання сервісних послуг МВС, на сьогоднішній день не відповідає вимогам чинного законодавства.

Разом з цим, реалізація відповідних положень потребує додаткових фінансових витрат з Державного бюджету України, а також призводить до

надмірного та необґрунтованого адміністративного навантаження на суб'єктів господарювання у відповідній сфері господарської діяльності.

З огляду на те, що відповідно до чинного законодавства Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, до якого зокрема, вносяться відомості щодо виданих закладами свідоцтв (дублікатів) про їх закінчення, а також здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері, звертаємо увагу, що наразі немає необхідності у здійсненні обліку бланків цих свідоцтв, а питання розповсюдження цих бланків може бути вирішене шляхом їх продажу безпосередньо підприємством-виробником.

Враховуючи вищевикладене, положення Інструкції в частині видачі бланків свідоцтв про закінчення закладу та здійснення контролю за їх використанням органами з надання сервісних послуг МВС порушують такі обов'язкові принципи державної регуляторної політики, передбачені статтею 4 Закону, як:

*адекватності – відповідності форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив, оскільки на сьогоднішній день запропонована форма та рівень державного регулювання, в частині встановлення одноосібного права видачі бланків свідоцтв органами з надання сервісних послуг МВС та контролю за їх використанням, не враховує всіх існуючих альтернатив для досягнення поставлених цілей;*

*ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави, оскільки необхідність виконання вимог визначених у пунктах 26-37 Інструкції*



зумовлює додаткове фінансове та адміністративне навантаження на суб'єктів господарювання у відповідній сфері господарської діяльності;

збалансованості – забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, оскільки запропонований механізм державного регулювання не забезпечує балансу інтересів між суб'єктами господарювання, державою та громадянами.

Керуючись частиною третьою статті 27 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

#### **вирішила:**

запропонувати Міністерству внутрішніх справ України внести зміни до Інструкції про порядок організації та контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07.12.2009 № 515, шляхом вилучення із редакції цієї Інструкції пунктів 26-37 в частині встановлення вимог щодо одноосібного права органами з надання сервісних послуг МВС видачі бланків свідоцтв про закінчення закладу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, а також порядку ведення обліку цих бланків свідоцтв та здійснення контролю за їх використанням, оскільки зазначені положення не відповідають вимогам чинного законодавства та принципам державної регуляторної політики.

Рішення Державної регуляторної служби України щодо усунення порушень принципів державної регуляторної політики підлягає виконанню у порядку, визначеному статтею 28 Закону, у двомісячний строк з дня прийняття такого рішення.

Виконання цього рішення передбачає підготовку проекту акта про внесення змін до Інструкції про порядок організації та

контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07.12.2009 № 515.

У разі підготовки проекту акта про внесення змін до регуляторного акта, щодо якого було прийнято відповідне рішення, цей проект подається у встановленому цим Законом порядку на погодження до уповноваженого органу не пізніше як за п'ять робочих днів до закінчення строку виконання відповідного рішення уповноваженого органу. У разі прийняття уповноваженим органом рішення про погодження проекту змін рішення уповноваженого органу про необхідність усунення порушень принципів державної регуляторної політики вважається виконаним.

Погодження проекту змін до регуляторного акта, щодо якого уповноваженим органом було прийнято рішення про необхідність усунення порушень принципів державної регуляторної політики, здійснюється в порядку та у строки, встановлені цим Законом, з урахуванням зауважень та пропозицій, викладених у відповідному рішенні.

У разі невиконання рішення уповноваженого органу про необхідність усунення порушень принципів державної регуляторної політики або неоскарження цього рішення органом виконавчої влади протягом встановленого строку, дія окремих положень регуляторного акта, щодо яких було прийнято відповідне рішення, зупиняється Законом наступного дня з дня закінчення строку виконання такого рішення.

Подання скарги щодо рішення уповноваженого органу не зупиняє дії цього рішення.

**Голова  
Державної  
регуляторної  
служби України**

**К. М. Ляпіна**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**ЖИТИМЕШ ЗІ МНОЮ  
ЗА СПИНОЮ**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**Я ЗНЕПРИТОМНІЮ,  
КОЛИ ВИРІЗАТИМУ  
ТЕБЕ З АВТО**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**ТЕБЕ ХОВАТИ НЕ ШКОДА.  
ДИТИНУ ВБИВ НАВІЩО?**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**





## ВСЕУКРАЇНЬСЬКА ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ ГРОМАДСЬКИЙ КОМІТЕТ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

### СТВОРЮЄМО КОМАНДУ ПРОФЕСІОНАЛІВ - **РОЗШУКУЄМО** ГРОМАДСЬКИХ ІНСПЕКТОРІВ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

#### ВИМОГИ ДО КАНДИДАТІВ:

- вік від 25 років
- спеціаліст у сфері транспорту
- висококваліфікований
- активний
- амбітний



#### Організаційно-правова підтримка:

- консультації;
- представництво інтересів ВГО «ГКТБ»;
- участь в заходах;
- інформування.

#### Підвищення кваліфікації:

- 50% знижка на проходження курсів з підвищення кваліфікації;
- участь в щоквартальних заходах в сфері безпеки на транспорті.

#### Громадський статус:

- громадський моніторинг виконання умов з безпеки на транспорті;
- громадський контроль за діяльністю органів виконавчої влади та органів контролю.

Деталі про отримання статусу Громадського інспектора з безпеки на транспорті за телефонами та на сайті:

(044) 223 30 20

(067) 353 30 20

[gktb.org](http://gktb.org)

[ktb.kyiv@gmail.com](mailto:ktb.kyiv@gmail.com)



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**ЖИТИМЕШ ЗІ МНОЮ  
ЗА СПИНОЮ**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**Я ЗНЕПРИТОМНІЮ,  
КОЛИ ВИРІЗАТИМУ  
ТЕБЕ З АВТО**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**



**ТЕБЕ ХОВАТИ НЕ ШКОДА.  
ДИТИНУ ВБИВ НАВІЩО?**



**НЕ ЖЕНИ ДО МЕНЕ!  
ЗБЕРЕЖИ СВОЄ ЖИТТЯ!**





# ВСЕУКРАЇНЬСЬКА ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ ГРОМАДСЬКИЙ КОМІТЕТ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

## СТВОРЮЄМО КОМАНДУ ПРОФЕСІОНАЛІВ - **РОЗШУКУЄМО** ГРОМАДСЬКИХ ІНСПЕКТОРІВ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

### ВИМОГИ ДО КАНДИДАТІВ:

- вік від 25 років
- спеціаліст у сфері транспорту
- висококваліфікований
- активний
- амбітний



### Організаційно-правова підтримка:

- консультації;
- представництво інтересів ВГО «ГКТБ»;
- участь в заходах;
- інформування.

### Підвищення кваліфікації:

- 50% знижка на проходження курсів з підвищення кваліфікації;
- участь в щоквартальних заходах в сфері безпеки на транспорті.

### Громадський статус:

- громадський моніторинг виконання умов з безпеки на транспорті;
- громадський контроль за діяльністю органів виконавчої влади та органів контролю.

Деталі про отримання статусу Громадського інспектора з безпеки на транспорті за телефонами та на сайті:

(044) 223 30 20

(067) 353 30 20

[gktb.org](http://gktb.org)

[ktb.kyiv@gmail.com](mailto:ktb.kyiv@gmail.com)