



**ТИЖДЕНЬ  
БЕЗПЕКИ**  
ДОРОЖНЬОГО  
РУХУ



## НОВІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА КОМЕРЦІЙНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



**Круглий стіл**  
**«Медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.**  
**Актуальні правові проблеми та шляхи їх врегулювання»**

**17.05.2016, МОЗ України**

**Доповідач:**

**Міков Дмитро Ігорович** – заступник директора Департаменту безпеки на транспорті - начальник відділу безпеки руху та перевезення небезпечних вантажів Міністерства інфраструктури України



**ТИЖДЕНЬ  
БЕЗПЕКИ**  
ДОРОЖНЬОГО  
РУХУ



## ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА КОМЕРЦІЙНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



**Круглий стіл**  
**«Медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.**  
**Актуальні правові проблеми та шляхи їх врегулювання»**

**17.05.2016, МОЗ України**



## Невтішні реалії сьогодення



Загиблих в АТО:

**до 5 тис. осіб**

Втрати від зруйнованої  
транспортної інфраструктури:

**до 4 млрд. дол. США**

Загиблих у ДТП на автошляхах **щороку:**

**до 5 тис. осіб**

Щорічні втрати України від ДТП за  
оцінкою Всесвітньої організації  
охорони здоров'я:

**до 5 млрд. дол. США**



КОРУПЦІЯ ТА БЮРОКРАТІЯ

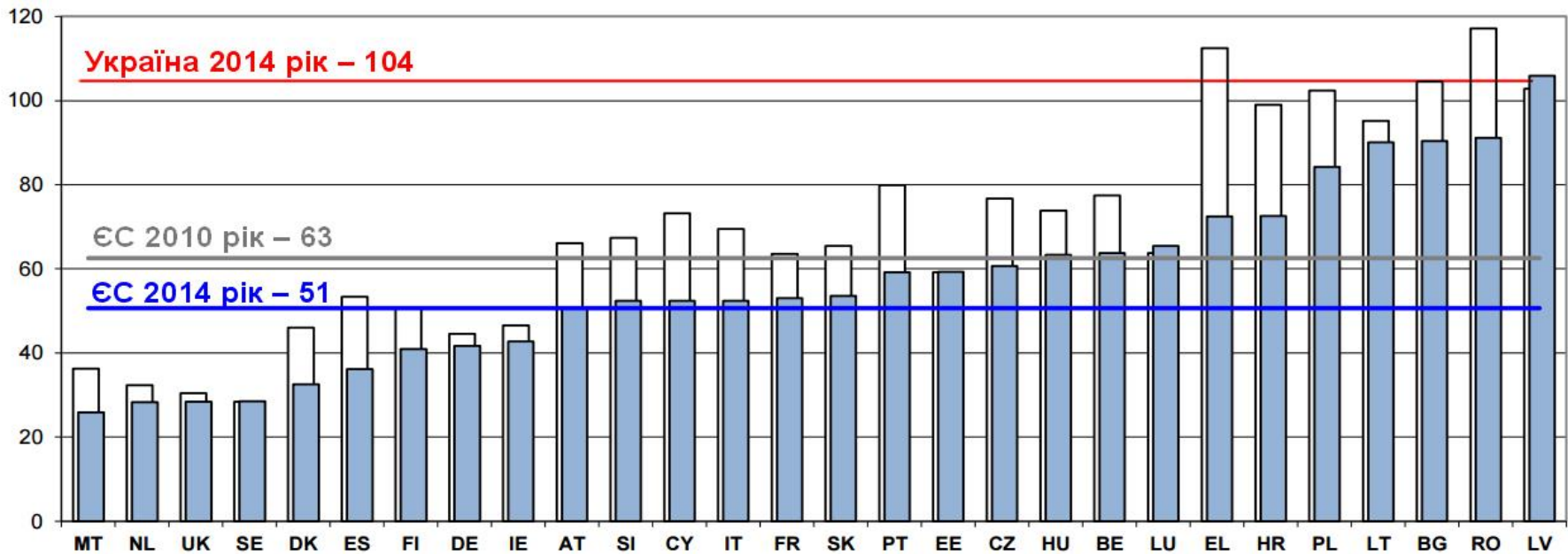
ЕКОНОМІЧНА ТА ФІНАНСОВА КРИЗИ

ЗРОСТАННЯ ЗАГРОЗИ ТЕРАКТІВ

БОЙОВІ ДІЇ НА СХОДІ УКРАЇНИ



КІЛЬКІСТЬ ЗАГИБЛИХ У ДТП НА 1 МЛН НАСЕЛЕННЯ – УКРАЇНА/ЄС





Інформація отримана за результатами опитування автоперевізників



ДТП, яке сталося 12.10.2010 на залізничному переїзді в місті Марганець Дніпропетровської області, внаслідок якого **45 осіб загинуло та 8 було травмовано**

За результатами державного розслідування причин та обставин ДТП, комісією було прийнято **рішення про необхідність введення технічного розслідування ДТП** на автомобільному транспорті





ДТП, що сталося 12.09.2013 в м. Суми за участю автобуса Рута-25 СПГ та автомобіля Джилі-СЕ2, внаслідок якого **2** особи **загинули** та **18** було **травмовано**





Дорожньо-транспортна пригода, яка мала місце 15.08.2012 о 23 год. 50 хв. на 139 км + 265 м автодороги М-03 Київ – Харків – Довжанський, поблизу с. Вікторія, Пирятинського району, Полтавської області, з автобусом Mercedes-Benz 316CDi Sprinter, внаслідок якої **1 пасажир автобуса загинув** та **15 пасажирів отримали травми**







**ДТП, що сталося 25.05.2011 на автодорозі «Бориспіль – Дніпропетровськ – Запоріжжя»,  
Дніпропетровської області за участю автобуса Scania**

**Через розрив шини правого переднього колеса водій, який здійснював перевезення організованої групи дітей у кількості 39 осіб, не впорався з керуванням, з'їхав у правий по ходу руху кювет та допустив перекидання автобуса, внаслідок чого **11 пасажирів** було **травмовано** (з яких 8 дітей та 3 супроводжуючі особи)**





**Дорожньо-транспортна пригода, яка сталася 11.06.2014  
у м. Хмельницькому за участю автобуса ПАЗ 3205 СПГ (перевізник ПМП  
«Купава», Хмельницька обл.), внаслідок якої **2 особи загинуло** та **33 травмовано****





ДТП, яке сталася 19.05.2015 на автодорозі М-12 Стрий – Тернопіль – Кіровоград – Знам'янка, поблизу с. Нові Обиходи Немирівського району Вінницької області за участю автобуса Mercedes-Benz O303, внаслідок якого **3 особи загинули** та **19 травмовано**

Відповідно до попереднього висновку, зробленого за результатами проведеного технічного розслідування ДТП (за відсутності результатів автотехнічної експертизи та експертизи технічного стану транспортного засобу), **основною причиною скоєння ДТП стала технічна несправність автобуса**, а саме – поломка його несівного елемента та відрив тяги Панара





# 1

---

## УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



## ОСНОВНІ ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАКОНОПРОЕКТУ

- **Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ст. 368, 369, Додаток XXXII (Угода про асоціацію Україна – ЄС)**
- **Міжнародні договори та Конвенції у сфері автомобільного транспорту**
- **Плани імплементації актів законодавства ЄС (розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. № 1160-р)**
- **Технічні регламенти ООН (Женевської угоди 1958 року з безпеки конструкції та Віденьської угоди 1997 року щодо технічного огляду транспортних засобів)**

### Законопроект узгоджується із:

- Транспортною стратегією України до 2020 року
- Резолюцією Європейського Парламенту від 27 вересня 2011 про безпеку дорожнього руху в Європі на період 2011 - 2020 років



**Метою Законопроекту є удосконалення законодавства, підвищення соціальних стандартів діяльності автотранспортного комплексу**

**ЗАВДАННЯ ЗАКОНОПРОЕКТУ**

Відновити довіру громадян до влади та до законів, яку руйнує корупція

Встановити умови для конкуренції за рівнем безпеки та якості послуг, а не за рахунок нехтування безпекою людей, використання небезпечних автомобілів, порушення режимів праці та відпочинку водіїв, перевищення швидкості, надмірного завантаження транспортних засобів тощо

Встановити однакові вимоги до безпеки для міжнародних та внутрішніх перевезень, забезпечити однаковий рівень безпеки громадян України та країн ЄС

Підвищити соціальні стандарти послуг пасажирського автотранспорту, легалізувати доходи перевізників, зробити доступними послуги для всіх категорій пасажирів

Встановити прості, прозорі та однакові умови допуску до ринку перевезень і роботи на ньому, щоб порушники не мали переваг, а за прибутковий бізнес одних не страждали інші люди

**Виконання Угоди Україна – ЄС матиме наслідком встановлення однакових вимог безпеки та умов конкуренції на єдиному ринку транспортних послуг**



## Законопроектом передбачено внесення змін до:

### Законів України:

«Про автомобільний транспорт»

«Про дорожній рух»

«Про ліцензування видів господарської діяльності»

«Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів»

«Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»

### Кодексу України про адміністративні правопорушення

а також перехідні режими відповідно до Угоди про асоціацію Україна - ЄС за:

- часом **1 - 5 років**;
- категоріями транспортних засобів;
- видами перевезень.

**За п'ять років має бути скасовано, розроблено або внесено зміни у понад 40 нормативно правових актів у сфері автомобільного транспорту**



**Законопроектом пропонується імплементувати  
у національне законодавство України норми 14-ти актів законодавства ЄС**



**9 актів - згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС та 5 системно з ними пов'язаних, які врегульовують такі питання:**

**Допуск до ринку перевезень**

Регламенти ЄС 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009

**Організація громадських перевезень, соціальні захист**

Регламент ЄС 1370/2009

**Робочий час та час відпочинку водіїв, застосування тахографів**

Регламенти ЄС 561/2006 та 3821/85, Директиви ЄС 2002/15/ЄС та 2006/22/ЄС

**Підтримання рівня професійної компетентності водіїв**

Директива ЄС 2003/59/ЄС

**Застосування обмежувачів швидкості**

Директива ЄС 92/6/ЄС

**Безпечність конструкції та технічного стану транспортних засобів**

Директива ЄС 2009/40/ЄС (замінена Директивою ЄС 2014/45/ЄС), Директива ЄС 2000/30/ЄС,  
Регламент ЄС 461/2010, Директива ЄС 2007/46/ЄС





Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни законодавства
Регламенти ЄС 1071/2009 1072/2009 1073/2009	Допуск до ринку	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Критерії допуску до ринку автоперевезень - добра репутація, сталий фінансовий стан, компетентне управління.</li> <li>• Система підтвердження професійної компетентності менеджера перевезень.</li> <li>• Електронний реєстр автоперевізників.</li> <li>• Ліцензування внутрішніх вантажних перевезень (з 2021 року).</li> </ul>
Регламент ЄС 1370/2007	Громадський транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Прозорі умови конкурсу, тендеру.</li> <li>• Відповідність стандартам якості та соціальним стандартам.</li> <li>• Істотна умова договору – компенсація пільгових перевезень за методикою обґрунтованого розрахунку тарифів.</li> </ul>
Регламенти ЄС 561/2006 3821/85  Директиви ЄС 2002/15/ЄС 2006/22/ЄС	Робочий час та час відпочинку	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Єдині вимоги для міжнародних та внутрішніх перевезень, з обмеженнями щодо використання тахографів для ТЗ до 2000 року та для відстанні до 50 км., цифровий тахограф обов'язковий для ТЗ після 2010 року виготовлення.</li> <li>• Система контролю, мінімальний відсоток перевірок на дорозі та на підприємстві (до 2019).</li> </ul>



Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни законодавства
Директива ЄС 2003/59	Професійна компетентність водіїв	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Система спеціального навчання водіїв з питань обслуговування людей з обмеженими фізичними можливостями, дотримання норм часу керування, закріплення вантажу, безпечного та комфортного (економічного) керування (2019 рік).</li> </ul>
Директива ЄС 92/6	Обмеження швидкості	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обмежувачі швидкості (до 2018 року).</li> <li>• Відповідальність за їх відсутність чи невірне налаштування для: вантажних автомобілів – 90 км/год, автобусів – 100 км/год, шкільних автобусів – 70 км/год.</li> </ul>
Директиви ЄС 2009/40, 2014/45	Придатність транспортних засобів до безпечної експлуатації	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифікація ТЗ, технічні вимоги, категорії недоліків за рівнем небезпеки.</li> <li>• Сертифікат придатності ТЗ замість протоколу перевірки.</li> <li>• Інформація виробника – основа перевірки.</li> <li>• Система вповноваження експертів, персональна відповідальність, індивідуальна печатка (2017 рік)</li> <li>• Система державного нагляду та контролю.</li> <li>• Система аналізування недоліків ТЗ.</li> <li>• Перевірка всіх категорій ТЗ (з 2017 року)</li> </ul>



Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни законодавства
Директива ЄС 2000/30	Придорожній контроль технічного стану комерційних ТЗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Вичерпний перелік перевірок.</li> <li>• Вимоги до кваліфікації інспекторів.</li> <li>• Система виявлення порушень під час перевезень, за які втрачають добру репутацію (2019 рік).</li> </ul>
Директиви ЄС 2007/46 2002/24	Безпека конструкції ТЗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Єдина з ЄС класифікація ТЗ, вимоги до конструкції.</li> <li>• Система затвердження типу та допуску до руху згідно з Женевською угодою 1958 року (2016 - 2019 роки).</li> <li>• Надання інформації для технічного огляду та обслуговування ТЗ.</li> </ul>
Регламент ЄС 461/2010	Технічне обслуговування та ремонт	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Забезпечення застосування відповідних технологій, частин ТЗ, зв'язок із системою технічних оглядів, захист прав споживачів.</li> <li>• Усунення монопольного становища на ринку.</li> </ul>



# 2

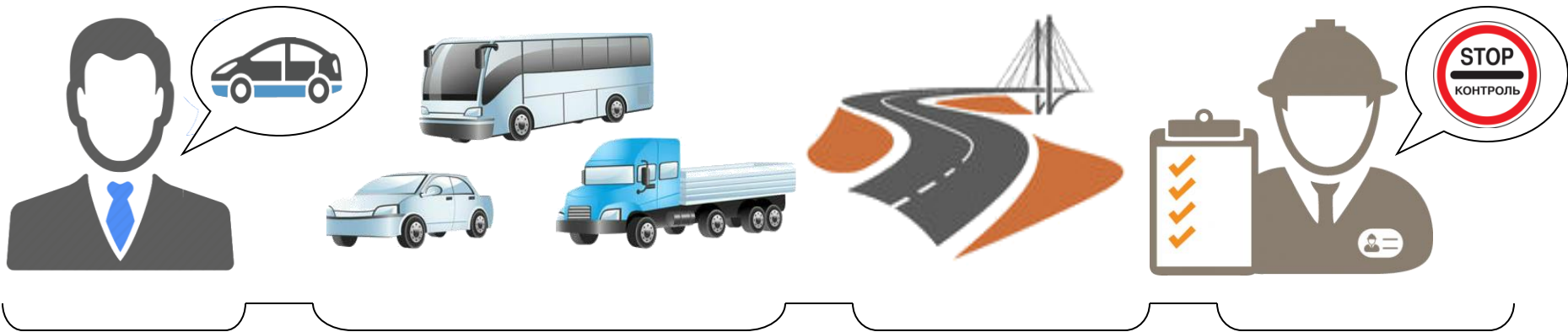
---

## СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

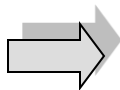


Системний підхід до управління безпекою автомобільних перевезень  
ПЕРСОНАЛ → ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ → АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА → ДЕРЖАВНИЙ НАГЛЯД  
ТА ІНФРАСТРУКТУРА (КОНТРОЛЬ)

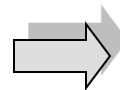
- 1 ПЕРСОНАЛ
- 2 ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ
- 3 АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА ТА ІНФРАСТРУКТУРА
- 4 ДЕРЖАВНИЙ НАГЛЯД (КОНТРОЛЬ)



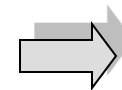
**Кваліфікований та компетентний персонал !**



**Безпечний транспортний засіб !**



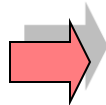
**Безпечна дорога та інфраструктура !**



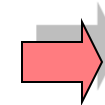
**Належний державний нагляд (контроль) !**



**Директива 2003/59/ЄС**  
Європейського Парламенту  
та Ради від 15.07.2003



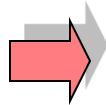
**Запровадження в Україні  
системи підтвердження  
професійної  
компетентності водіїв  
автомобільного  
транспорту**



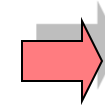
**Підтвердження професійної  
компетентності водіями  
автомобільного транспорту  
1 раз на 5 років**



**Регламент (ЄС) № 1071/2009**  
Європейського Парламенту  
та Ради від 21.10.2009



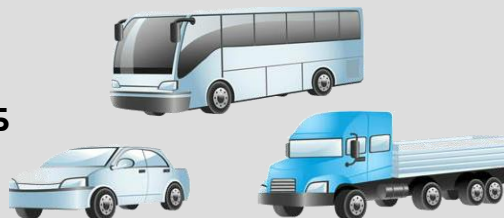
**Запровадження в Україні  
системи підтвердження  
професійної  
компетентності персоналу  
автомобільного  
транспорту**



**Підтвердження професійної  
компетентності персоналом  
автомобільного транспорту  
1 раз на 10 років**

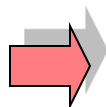


**2** ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ

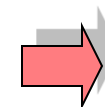


Ukr SEPRO

**Директива 2007/46/ЄС**  
Європейського Парламенту  
та Ради ЄС від 05.09.2007



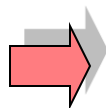
**Перехід від сертифікації**  
в системі УкрСЕПРО до  
європейської системи  
затвердження типу



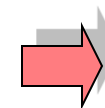
**Відповідність конструкції**  
**ТЗ вимогам європейських**  
**регламентів та видача**  
**сертифіката відповідності**  
безпосередньо виробником  
або офіційним представником  
на основі затвердження типу



**Директиви 2014/45/ЄС**  
Європейського парламенту  
та Ради від 03.04.2014



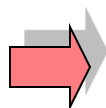
**Запровадження**  
**періодичних технічних**  
**оглядів ТЗ**



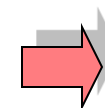
**Нова періодичність перевірки**  
**придатності ТЗ до експлуатації:**  
**М1, N1 – 1 раз на 2 роки**  
**(після перших 4 років**  
**експлуатації);**  
**М2, М3 – 1 раз на рік**



**Директиви 2014/47/ЄС**  
Європейського парламенту  
та Ради від 03.04.2014



**Запровадження**  
**придорожньої перевірки**  
**придатності комерційних**  
**транспортних засобів**  
**до експлуатації**



**Перевірка не менше 5 % ТЗ**  
від загальної кількості ТЗ,  
зарєстрованих  
на території України

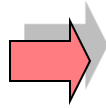


3

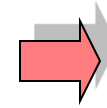
АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА  
ТА ІНФРАСТРУКТУРА



**Директива 2008/96/ЄС**  
Європейського Парламенту  
та Ради ЄС від 19.11.2008



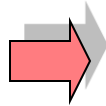
**Впровадження**  
в Україні **аудиту**  
**дорожньої безпеки**



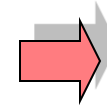
**Запровадження належного**  
**проектування, будівництва,**  
**капітального ремонту та**  
**експлуатації автомобільних**  
**доріг та дорожньої**  
**інфраструктури**



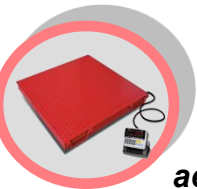
**Проект Закону України**  
**щодо внесення змін до**  
**деяких законодавчих актів**  
**України стосовно створення**  
**Державного дорожнього**  
**фонду України**



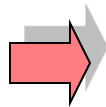
**Створення**  
в Україні **Державного**  
**дорожнього фонду**  
**України**



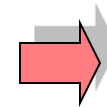
**Можливість**  
**цільового використання**  
**державних коштів на**  
**заходи, спрямовані**  
**на підвищення рівня**  
**безпеки дорожнього руху**



**Проект Закону України**  
**щодо підвищення**  
**відповідальності**  
**автоперевізників та**  
**автоматичну фіксацію ваги**



**Запровадження**  
належного **габаритно-**  
**вагового контролю**  
на автомобільних дорогах  
загального користування



**Збереження автомобільних**  
**доріг від руйнувань** внаслідок  
проїзду понаднормових  
великовагових  
транспортних засобів





4

**ДЕРЖАВНИЙ  
НАГЛЯД (КОНТРОЛЬ)**



Кабінет міністрів України

Міністерство інфраструктури України

Державна служба України з безпеки на транспорті  
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)

Автомобільний  
транспорт загального  
користування



Міський  
електричний  
транспорт



Водний  
транспорт



Залізничний  
транспорт



реалізація державної політики у сфері безпеки на транспорті



Перевезення пасажирів



Дотримання водіями режимів праці та відпочинку



Перевезення небезпечних вантажів

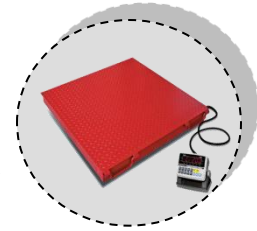


4

ДЕРЖАВНИЙ НАГЛЯД (КОНТРОЛЬ)



Габаритно-вагові параметри транспортних засобів



Перевезення швидкопсувних продуктів



Кріплення вантажів на транспортних засобах



Технічний стан транспортних засобів при їх експлуатації





# 3

---

## НОВІ ПІДХОДИ ДО ДОПУСК ДО РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

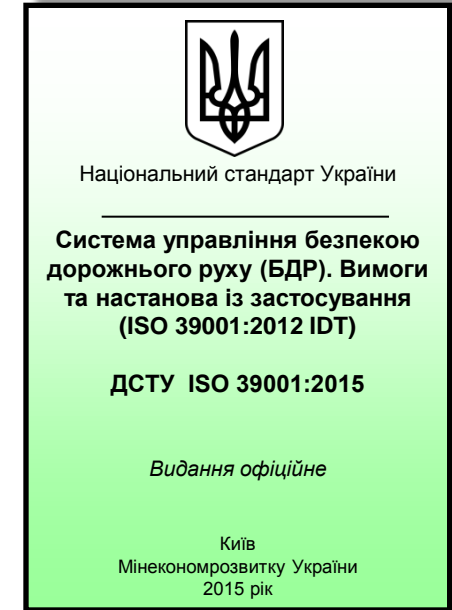
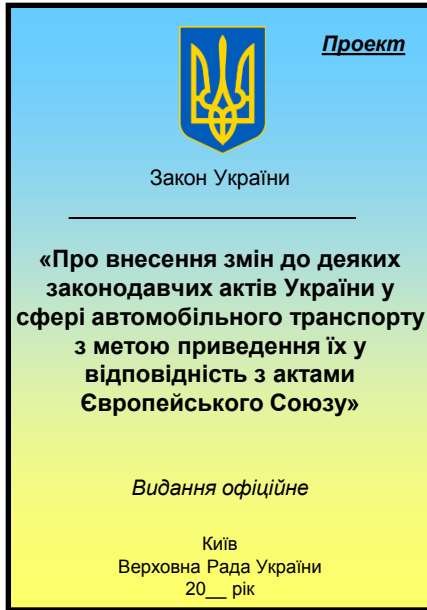


## Реалізація європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень шляхом запровадження вимог Регламенту (ЄС) № 1071/2009





## Імплементация в національне законодавство України норм щодо Системи управління безпекою дорожнього руху (СУБДР)



**СУБДР** – структурована та задокументована система взаємозв'язаних та взаємодіючих елементів автомобільного перевізника, суб'єкта господарювання, який утримує транспортні засоби, щодо управління безпекою руху з метою встановлення політики, цілей та відповідних процесів досягнення цих цілей

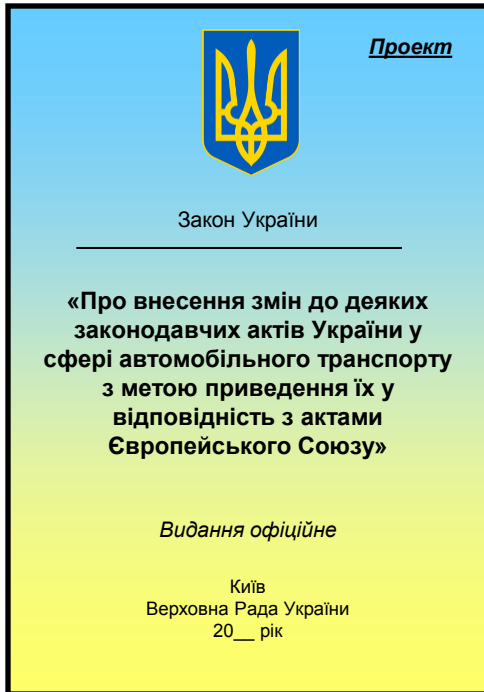
**Стаття 34<sup>6</sup>:** Автомобільний перевізник, суб'єкт господарювання, який утримує транспортні засоби, повинен розробити, впровадити, підтримувати і удосконалювати систему управління безпекою руху на підприємстві

**Безпека** – це такий стан, при якому ризик нанесення шкоди людині або майну менше допустимого ризику та підтримується на допустимому рівні або нижче його завдяки постійному процесу визначення небезпеки та управління ризиками

**Пункт 4.4:** Організація повинна розробити, впровадити, підтримувати і постійно поліпшувати СУБДР, включаючи потрібні процеси та їх взаємодії, відповідно до вимог цього стандарту



## Норми стосовно СУБДР



### Стаття 34<sup>6</sup>. Система та управління безпекою руху

**Система управління безпекою руху колісних транспортних засобів створюється з метою попередження дорожньо-транспортних пригод, зменшення тяжкості їх наслідків та мінімізації економічних збитків, пов'язаних з ними.**

Положення про систему управління безпекою руху колісних транспортних засобів та методичні рекомендації щодо її розроблення та впровадження затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту за погодженням з Міністерством внутрішніх справ.

**Автомобільний перевізник, суб'єкт господарювання, який утримує транспортні засоби, повинен розробити, впровадити, підтримувати і удосконалювати систему управління безпекою руху на підприємстві з урахуванням вимог положення про систему управління безпекою руху колісних транспортних засобів, методичних рекомендацій щодо її розроблення та впровадження, міжнародних та національних стандартів.**

Управління безпекою руху полягає у взаємодії з інфраструктурою системи дорожнього руху, органами влади і направлене на збереження життя та здоров'я людей, шляхом підготовки, прийняття та реалізації управлінських рішень.

**Управління безпекою руху повинно забезпечувати ідентифікацію ризиків та їх розподіл за ступенями ризику, а також заходів запобігання негативним чинникам, що впливають на безпеку руху.**



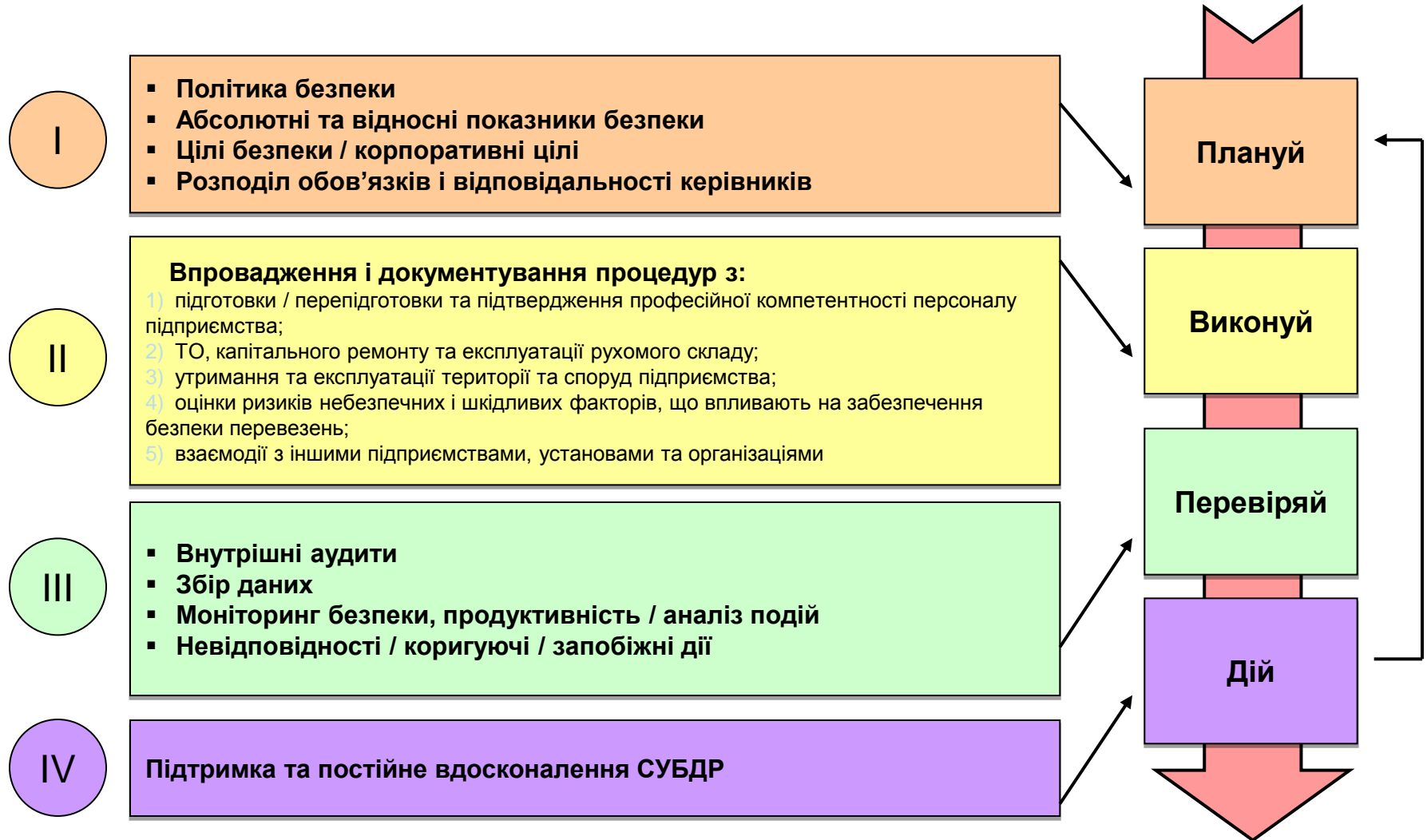


## Концепція Системи управління безпекою дорожнього руху (СУБДР)





## Системи управління безпекою дорожнього руху (СУБДР) – як основа, пов'язана з безпекою







# 4

---

## **ЗАПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ ВОДИЇВ ТА ПЕРСОНАЛУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**



## Система спеціального навчання водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів (Директива 2003/59/ЄС)

### Основні вимоги до системи встановлює КМУ:

- Спеціальне періодичне навчання за програмами, що відповідають директиві, стосуються правил надання послуг, зокрема для людей з обмеженими фізичними можливостями, виконання соціальних стандартів, економні методи водіння (екодрайвінг, комфортний - “захисний” стиль водіння) тощо.
- Письмовий іспит один раз на п’ять років.
- Розділяються функції навчання та прийняття іспитів.
- Свідоцтво професійної компетентності (СПК) має бути у водія під час надання послуг.
- Перспектива визнання СПК у ЄС – доступ до ринку праці водіїв у ЄС.

---

**Свідоцтво професійної компетентності одержують водії, які пройшли первинну підготовку та мають посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії D1, D1E, D, DE, C1, C1E, C, CE згідно з Конвенцією про дорожній рух**



## Норми стосовно спеціального навчання керівників, менеджерів (управителів) та водіїв на автомобільному транспорті



Проект

Закон України

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу»

Видання офіційне

Київ  
Верховна Рада України  
20\_\_ рік



**Стаття 34<sup>4</sup>. Вимоги до професійної компетентності керівників, менеджерів (управителів) з перевезень та водіїв**

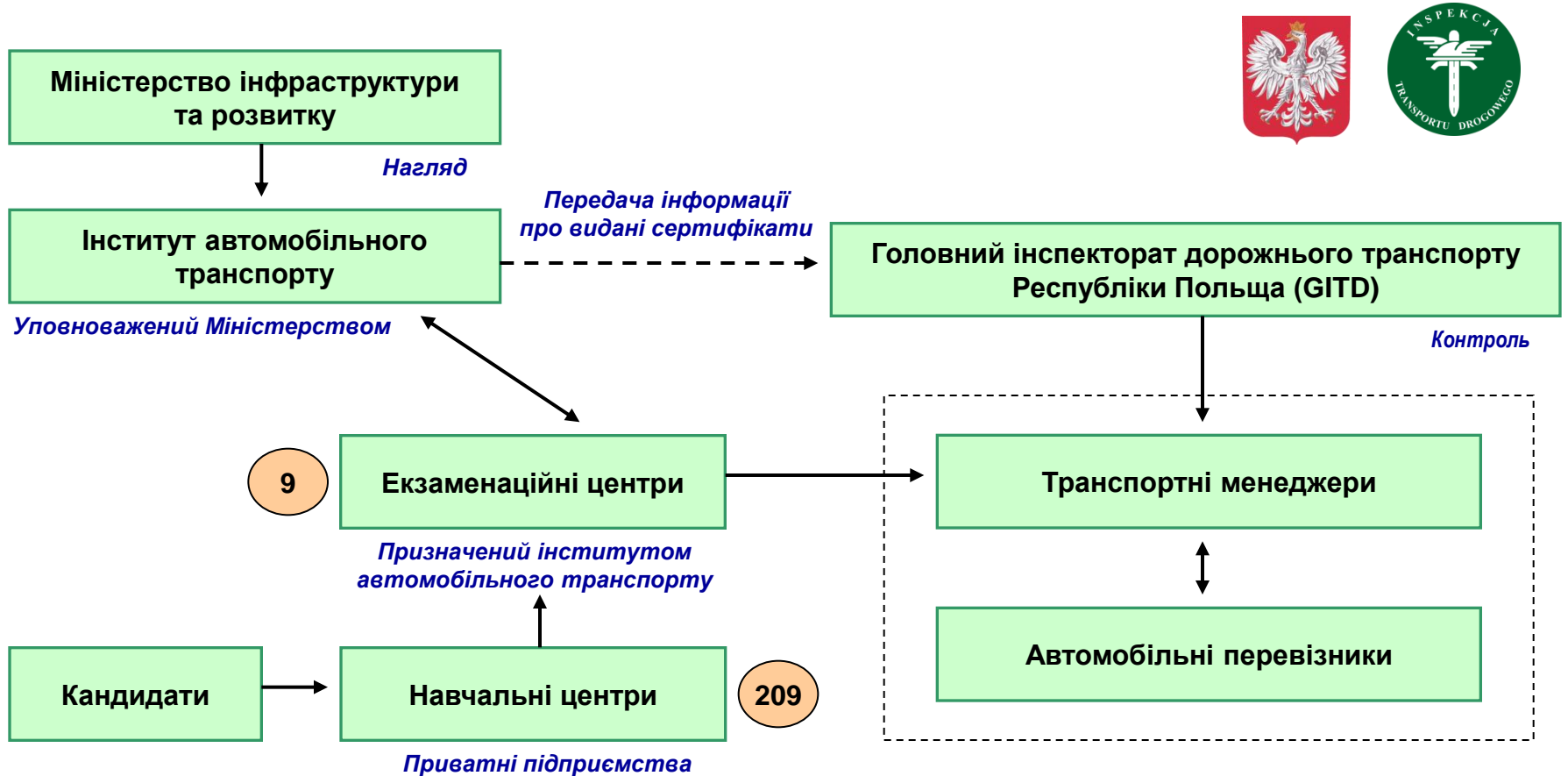
**Спеціальне навчання проходять керівники, менеджери (управителі) з перевезень, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, водії транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів.**

Керівник, менеджер (управитель) з перевезень повинен володіти знаннями у сферах цивільного, комерційного, соціального, податкового права, з питань ділового та фінансового управління підприємством, допуску до ринку перевезень, технічних приписів, вимог, умов та технології перевезень, експлуатації транспортних засобів, безпеки транспортного процесу.

Автомобільні перевізники зобов'язані забезпечувати **спеціальне навчання керівників, менеджерів (управителів) з перевезень один раз на десять років, а тих, що останні п'ять років не працювали керівниками, менеджерами (управителями) з перевезень, — один раз на п'ять років, водіїв — один раз на п'ять років**. Відповідальні посадові особи з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки зобов'язані проходити спеціальне навчання один раз на три роки. Фізична особа – підприємець проходить спеціальне навчання в порядку і строки, встановлені для керівників, менеджерів (управителів) з перевезень та водіїв.



## Структура процесу сертифікації менеджерів відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009



Досвід Республіки Польща





## Статистика процесу сертифікації менеджерів відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009

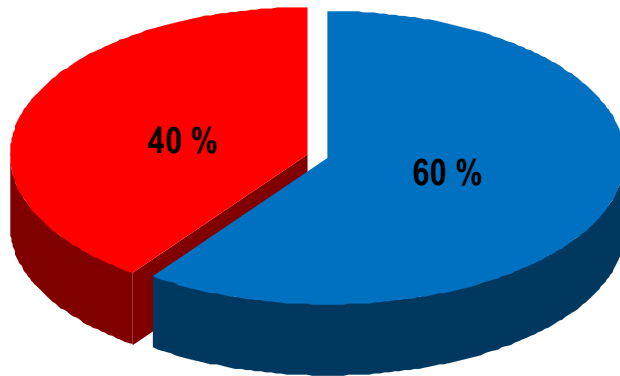
Здача іспитів – **500 польських злотих**

Плата за видачу СПК – **300 польських злотих**

Виданих СПК – **120 000 одиниць**



### Результати іспитів



■ Позитивний результат

■ Негативний результат



Зразок свідоцтва СПК



Досвід Республіки Польща





## Концепція організаційної структури системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту в Україні





## Концепція впровадження в Україні норм щодо підтвердження професійної компетентності водіїв і персоналу автомобільного транспорту

Закон України «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу»

Постанова Кабінету Міністрів України  
«Порядок проведення спеціального навчання водіїв і персоналу автомобільного транспорту»

Накази Мінінфраструктури,  
що підлягають реєстрації в Мін'юсті

- 1 Положення про центр спеціального навчання водіїв та/або керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту
- 2 Порядок визначення центру спеціального навчання водіїв та/або керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту
- 3 Положення про орган, уповноважений проводити перевірку знань водіїв, керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту
- 4 Порядок визначення органу, уповноваженого проводити перевірку знань водіїв, керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту
- 5 Порядок складання іспитів водіїв, керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту

Накази Мінінфраструктури,  
що не підлягають реєстрації в Мін'юсті

- 1 Положення про Атестаційну комісію Мінінфраструктури з визначення центрів спеціального навчання та органів, уповноважених проводити перевірку знань
- 2 Типові навчально-тематичні плани і програми курсу спеціального навчання водіїв
- 3 Типові навчально-тематичні плани і програми курсу спеціального навчання керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту
- 4 Інструкції про порядок заповнення, постачання, ведення обліку та звітності бланків свідоцтва професійної компетентності
- 5 Загальний перелік тестових завдань, що використовуються під час перевірки знань водіїв, керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту



# 5

---

## **НОВІ ПІДХОДИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**





## Пост-аварійні (екстрені) інформаційні системи безпеки

1

### **Бортові системи реєстрації даних при ДТП («чорні ящики»)** *Event Data Recorders / «Black boxes» (EDR)*

Системи, які забезпечують запис та збереження інформації щодо стану та режиму роботи систем транспортного засобу протягом певного часу до моменту ДТП, під час ДТП та після ДТП

2

### **Системи екстреного виклику при ДТП** *E-call in-vehicle system (E-CALL)*

Аварійні системи, які забезпечують екстрений виклик на телефонний номер служб порятунку як в автоматичному режимі, при спрацьовуванні аварійних датчиків транспортного засобу, так і в ручному режимі, з передавання мінімального набору даних та встановленням аудіо-зв'язку між транспортним засобом та пунктом громадської служби реагування, з використанням мережі мобільного зв'язку

3

### **Системи виклику «E-CALL UA»**

Системи, які забезпечують відстеження параметрів руху транспортного засобу (координат, швидкості, прискорень та сповільнень) транспортного засобу, а також наявність «кнопки тривоги», за допомогою якої водій та пасажери мають змогу повідомити диспетчерські та екстрені служби про ДТП або про загрозу безпеці



## Системи виклику «E-CALL» / «E-CALL UA»

### В державах-членах ЄС:

2015 рік

Системами e-Call обладнані 0,7 % транспортних засобів

з 31 травня 2018 року

Обов'язкове обладнання системами «e-Call 112» нових транспортних засобів категорій M1 та N1

Розгляд можливості поширення обов'язковості обладнання системами «e-Call 112» транспортних засобів інших категорій та подальших змін до законодавства

2033 рік (прогноз)

Наявність систем «e-Call 112» на всіх транспортних засобах

### В країнах Митного Союзу (Білорусь, Казахстан, Росія):

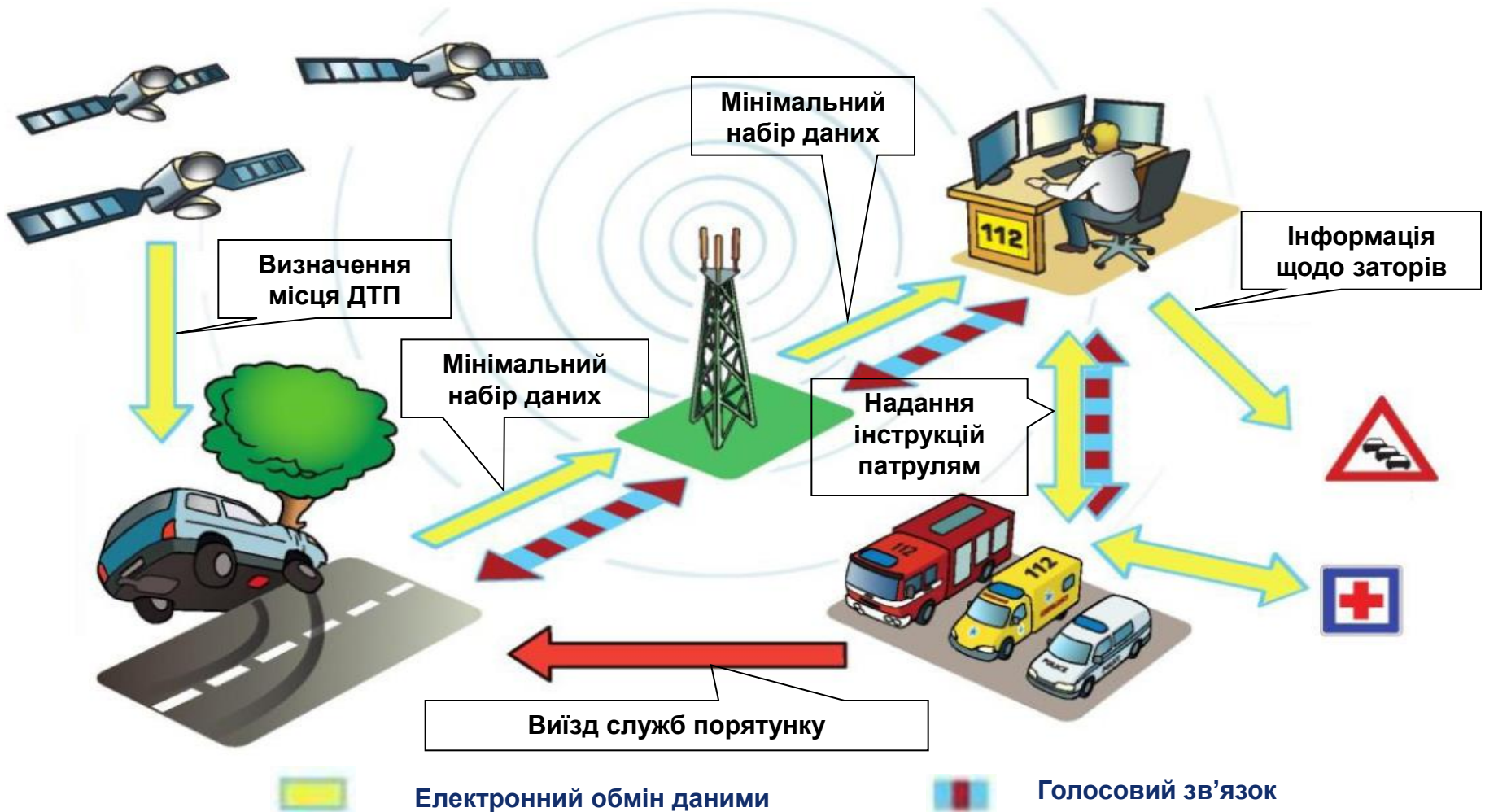
**3 2015 року** в автомобілях буде обов'язково встановлюватися система з аварійною кнопкою, при натисканні на яку сигнал надходитиме до екстрених служб порятунку.

**3 2017 року** система стане повністю автоматичною, що дозволить екстреним службам набагато швидше отримувати важливу інформацію про місце та час аварії.

**3 2017 року** також стане обов'язковим оснащення «тривожною кнопкою» всього вантажного та пасажирського транспорту.

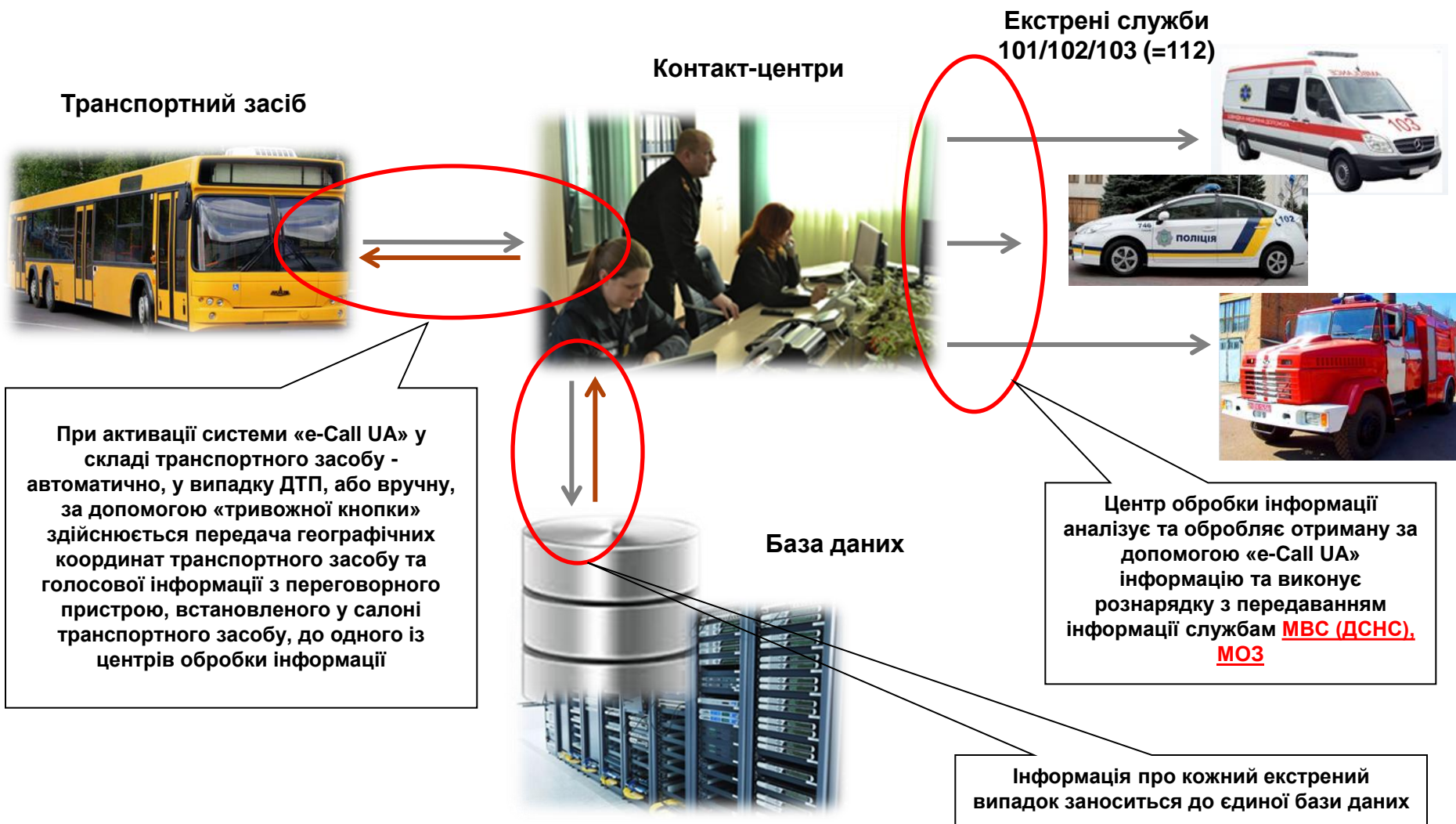


## Системи виклику «E-CALL» в ЄС



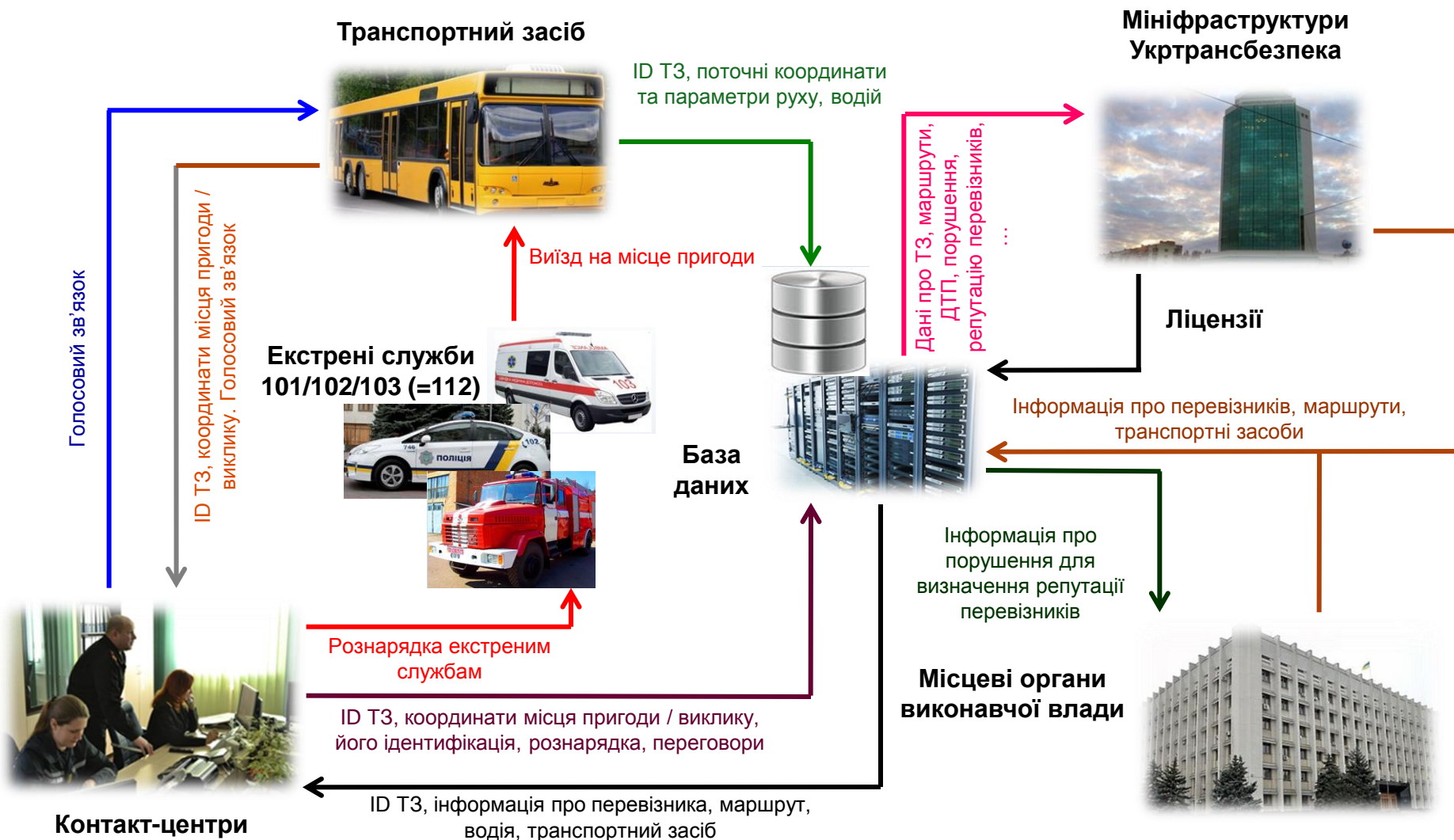


## Запропонована структура Системи «Е-CALL UA»





## Функціональна схема системи «E-CALL UA»





# 6

---

## ЗАПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



## Наслідки ДТП на автомобільному транспорті



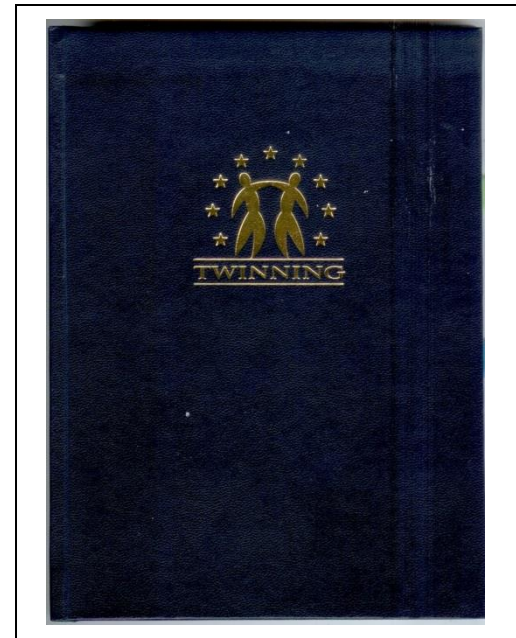


## Передумови виникнення технічного розслідування ДТП на автомобільному транспорті



**Проект TWINNING**  
**«Підвищення безпеки вантажних та пасажирських перевезень в Україні»** (UA 07/PCA/TP/09),  
*період реалізації проекту – 2008-2010 рр.*

*Результат*



**Надано рекомендацію для Уряду:**

**«розглянути питання щодо створення Бюро з розслідування ДТП за прикладом функціонування BEA-TT (Французька Республіка)»**





### З чого розпочався процес впровадження технічного розслідування ДТП на автомобільному транспорті



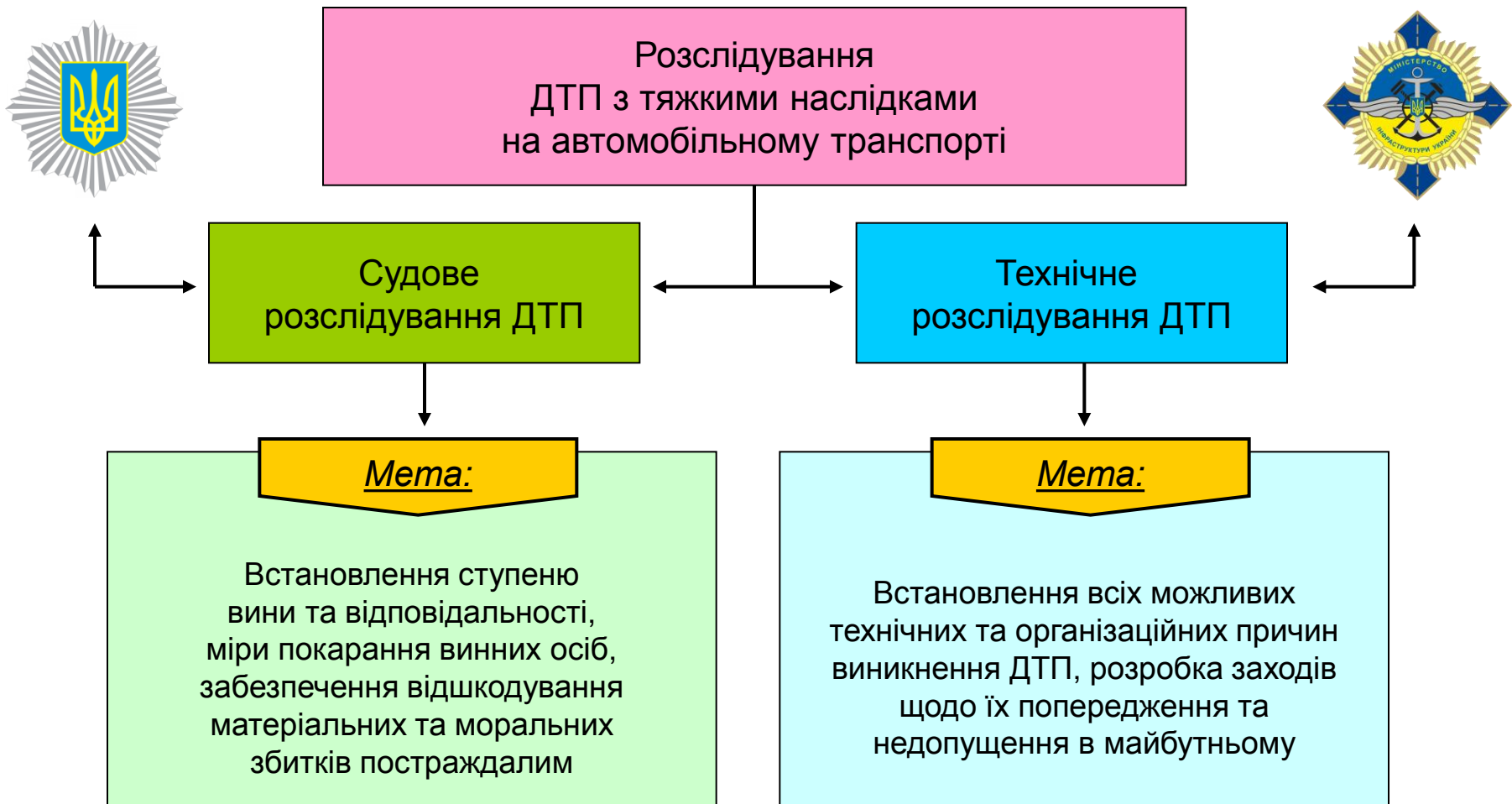
ДТП, яке сталося 12.10.2010 на залізничному переїзді в місті Марганець Дніпропетровської області, внаслідок якого **45 осіб загинуло та 8 було травмовано**



За результатами державного розслідування причин та обставин ДТП, комісією було прийнято рішення про необхідність введення технічного розслідування ДТП на автомобільному транспорті



## Відмінність технічного розслідування від судового розслідування ДТП на автомобільному транспорті



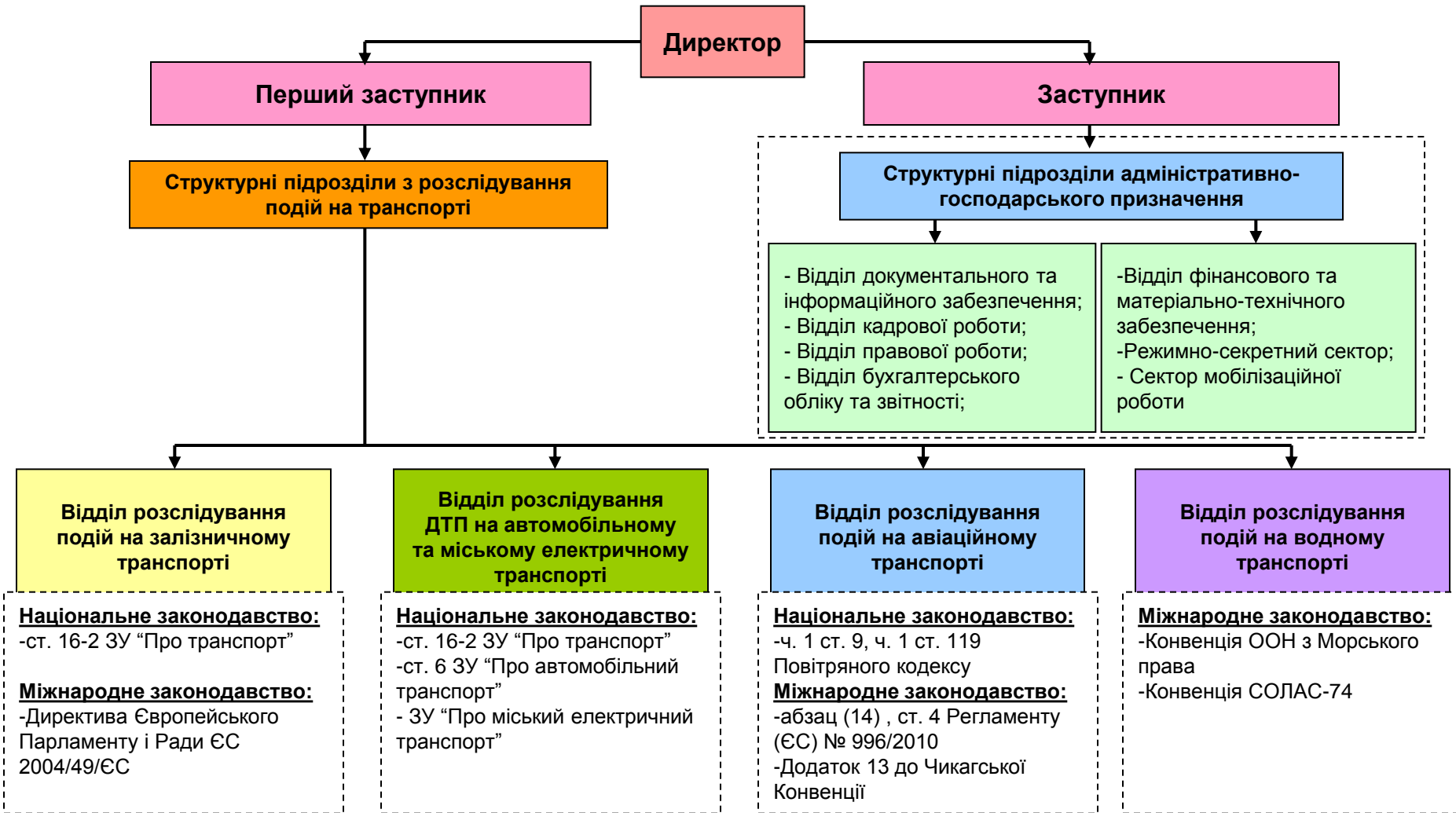


## Елементи технічного розслідування ДТП





## Концепція структури Національного бюро з розслідування подій на транспорті (незалежна установа з проведення розслідування подій на транспорті)





# 7

---

## СТВОРЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ



## Акти незаконного втручання



**А цього могло і не бути!**



**Загроза вчинення терористичних актів в Україні з 2014 – початку 2015 років зростає в рази і постійно продовжує зростати!**

**За офіційними даними, станом на серпень 2015 року, з початку проведення АТО :**

- загинуло близько 2,1 тис. військовослужбовців, понад 7 тис. - поранені;
- близько 250 військовослужбовців перебувають у полоні;
- понад 60 тис. військовослужбовців перебувають у зоні АТО;
- в рамках шести хвиль мобілізації на військову службу покликані близько 210 тис. осіб;



*На державному рівні*

Мінінфраструктури – головний орган  
забезпечення транспортної безпеки

МВС

*Формування державної політики*

Територіальні органи МВС

АТЦ при СБУ

*Контроль*

*На галузевому рівні*

Укртрансбезпека

Укравтодор

Державіаслужба

Місцеві органи виконавчої влади

*Забезпечення реалізації державної політики та її контроль*

*На об'єктовому рівні*

Об'єкти залізничного транспорту

Об'єкти морського та річкового транспорту

Об'єкти автомобільного транспорту

Об'єкти поштової зв'язку

Об'єкти дорожнього господарства

Об'єкти авіаційного транспорту

Укртрансбезпека (ДССТ)

ДСО

ВОХР

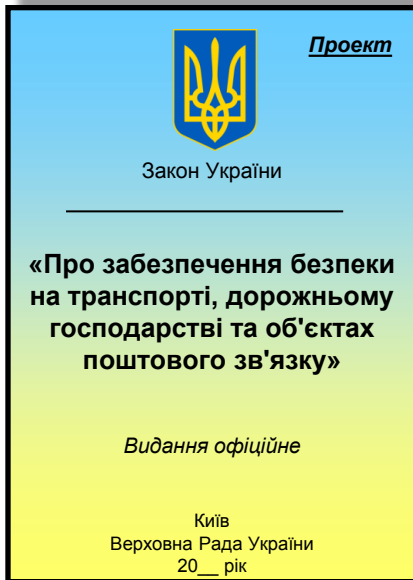
Нацгвардія

Суб'єкти, що здійснюють охоронну діяльність

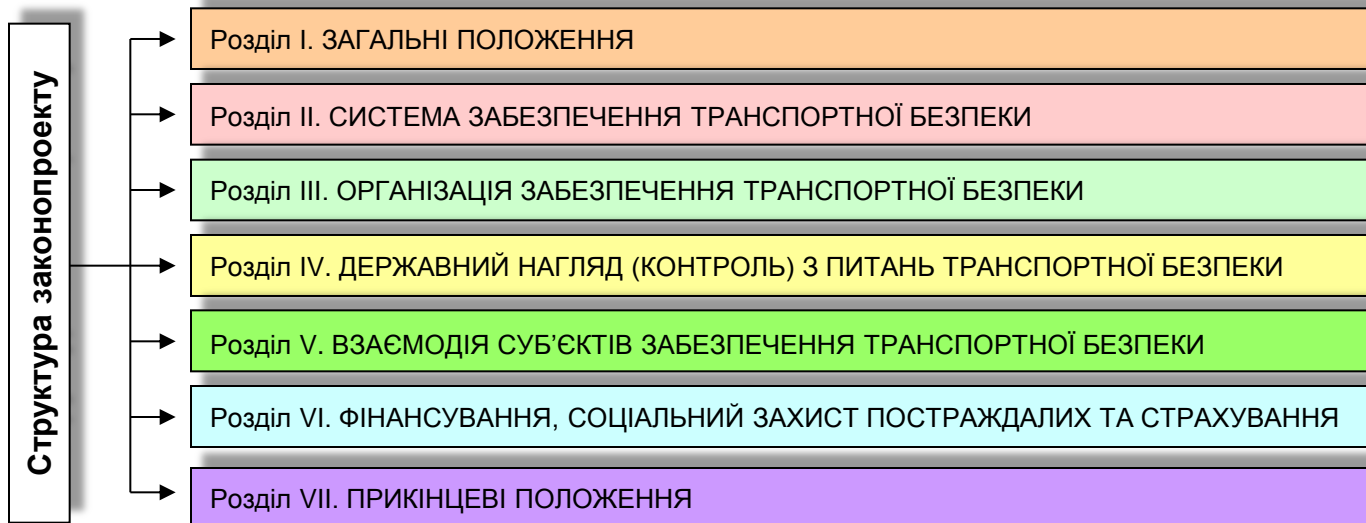
*Охорона*







**Транспортна безпека** – це стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечувати національну безпеку і національні інтереси в галузі транспортної діяльності, стійкість транспортної діяльності, здатність запобігати нанесенню шкоди здоров'ю і життю людей, збитку майну та навколишньому середовищу, мінімізувати загальнонаціональний економічний збиток при транспортній діяльності





Закон України	«Про внесення змін до деяких законів України (щодо санкцій за порушення вимог законодавства з питань транспортної безпеки)»	Ст. 28
Постанови Кабінету Міністрів України	«Про затвердження Положення про систему забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 5
	«Про затвердження Порядку здійснення навчання з питань забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 19
	«Про затвердження Порядку атестації підрозділів забезпечення транспортної безпеки та осіб, які входять до їх складу»	Ст. 20
	«Про затвердження вимог щодо забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 21
	«Про затвердження Порядку використання персональних даних про пасажирів і персонал суб'єкта забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 5
Накази Мінінфраструктури (потребують державної реєстрації)	«Про затвердження Порядку розслідування актів незаконного втручання»	Ст. 18
	«Про затвердження Порядку спеціальної підготовки, проведення занять, перевірки знань та інструктажів з питань забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 19
	«Про затвердження Типового положення про атестаційні комісії»	Ст. 20
	«Про затвердження Порядку розробки планів забезпечення транспортної безпеки»	Ст. 22
	«Про затвердження Показників граничнодопустимого рівня транспортної безпеки, Критеріїв забезпечення транспортної безпеки, Порядку оцінки уразливості та віднесення об'єктів забезпечення транспортної безпеки до відповідної категорії з питань транспортної безпеки»	Ст. 12



**ТИЖДЕНЬ  
БЕЗПЕКИ**  
ДОРОЖНЬОГО  
РУХУ



## РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА КОМЕРЦІЙНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ



**Круглий стіл**  
**«Медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.  
Актуальні правові проблеми та шляхи їх врегулювання»**

**17.05.2016, МОЗ України**



Міністерство інфраструктури України

Міністр інфраструктури України

**! SAFETY FIRST !**

Державна служба України з безпеки на транспорті  
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)

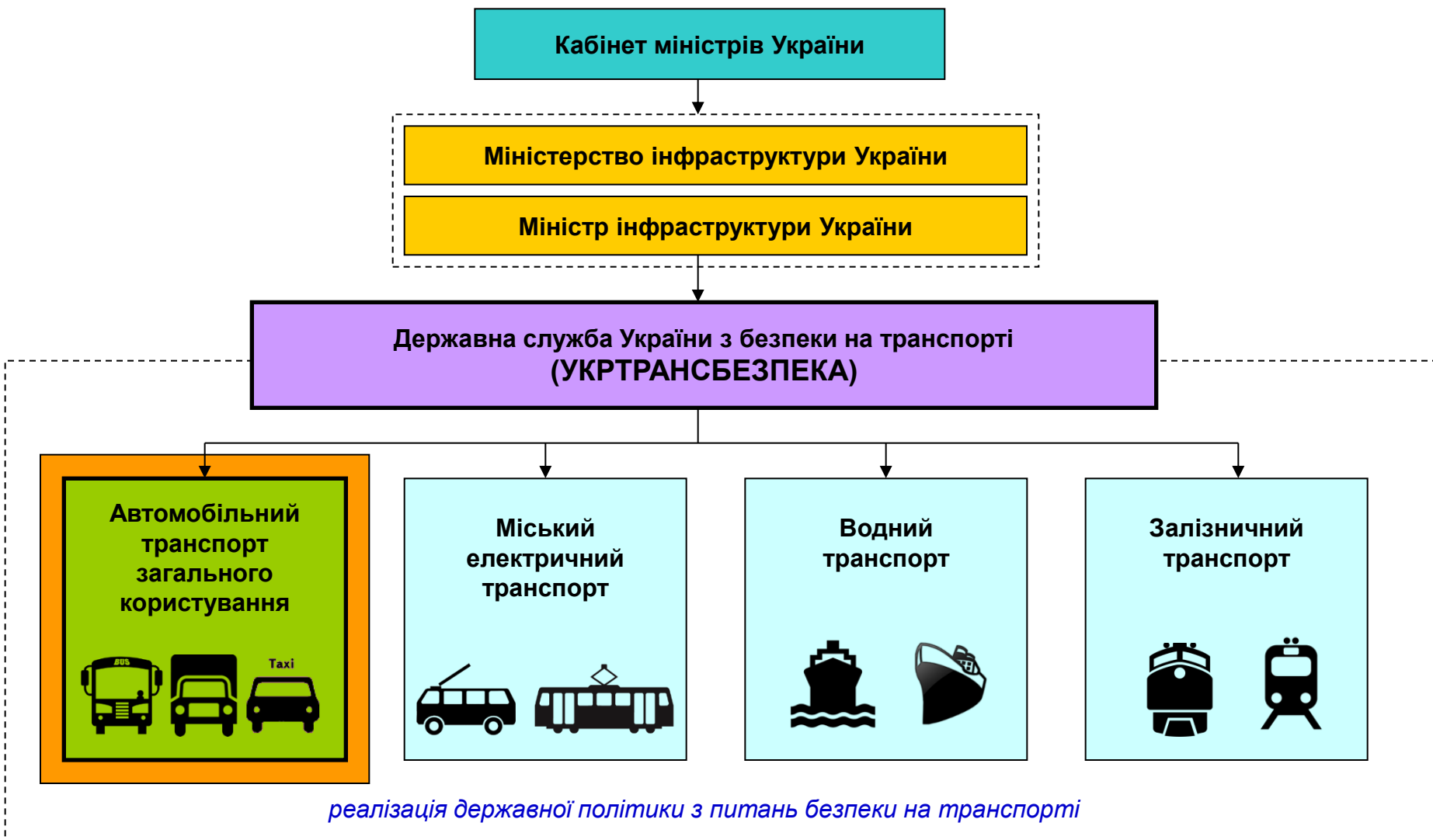
**SECURITY**

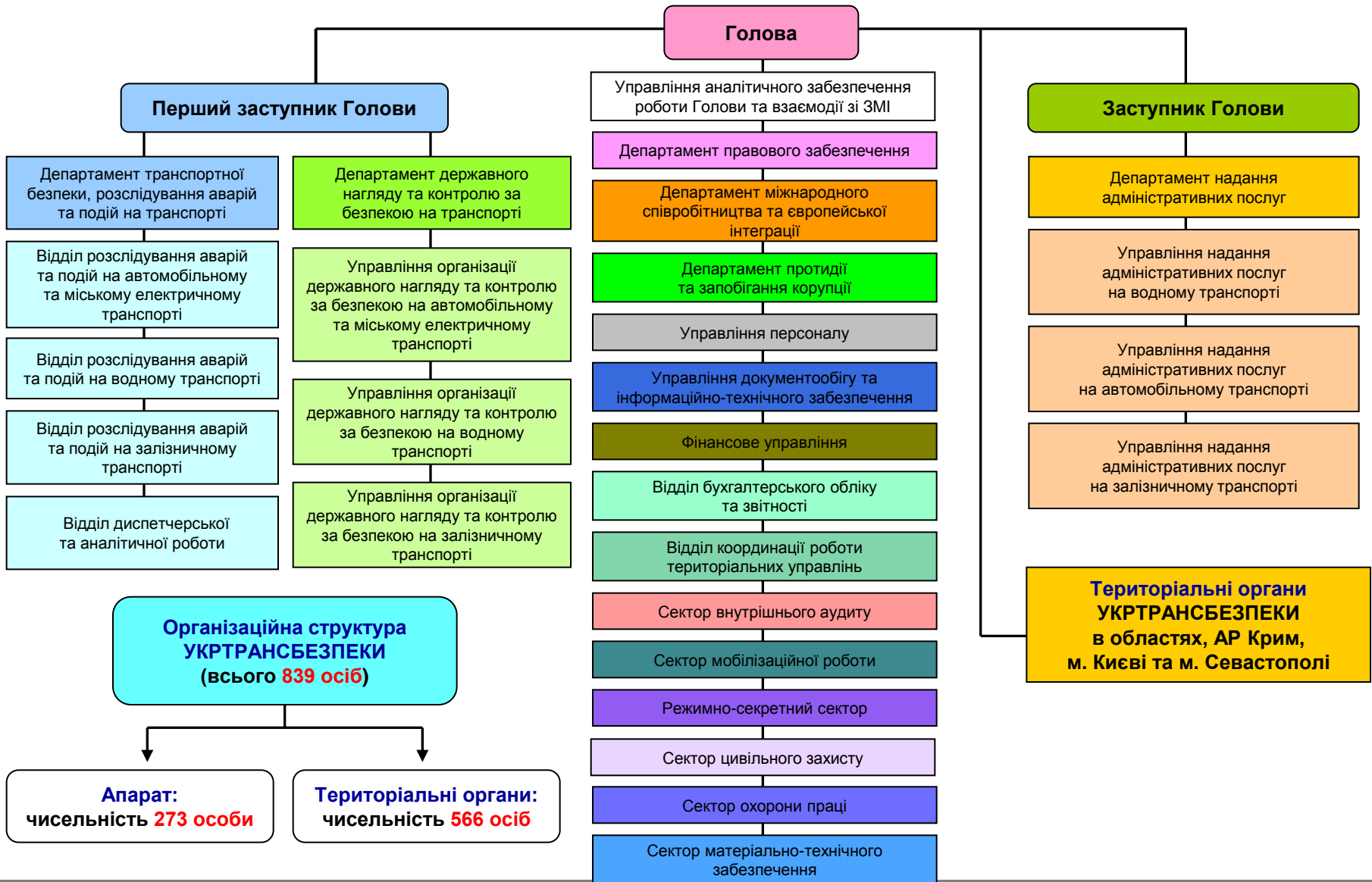
Забезпечення  
безпеки на транспорті

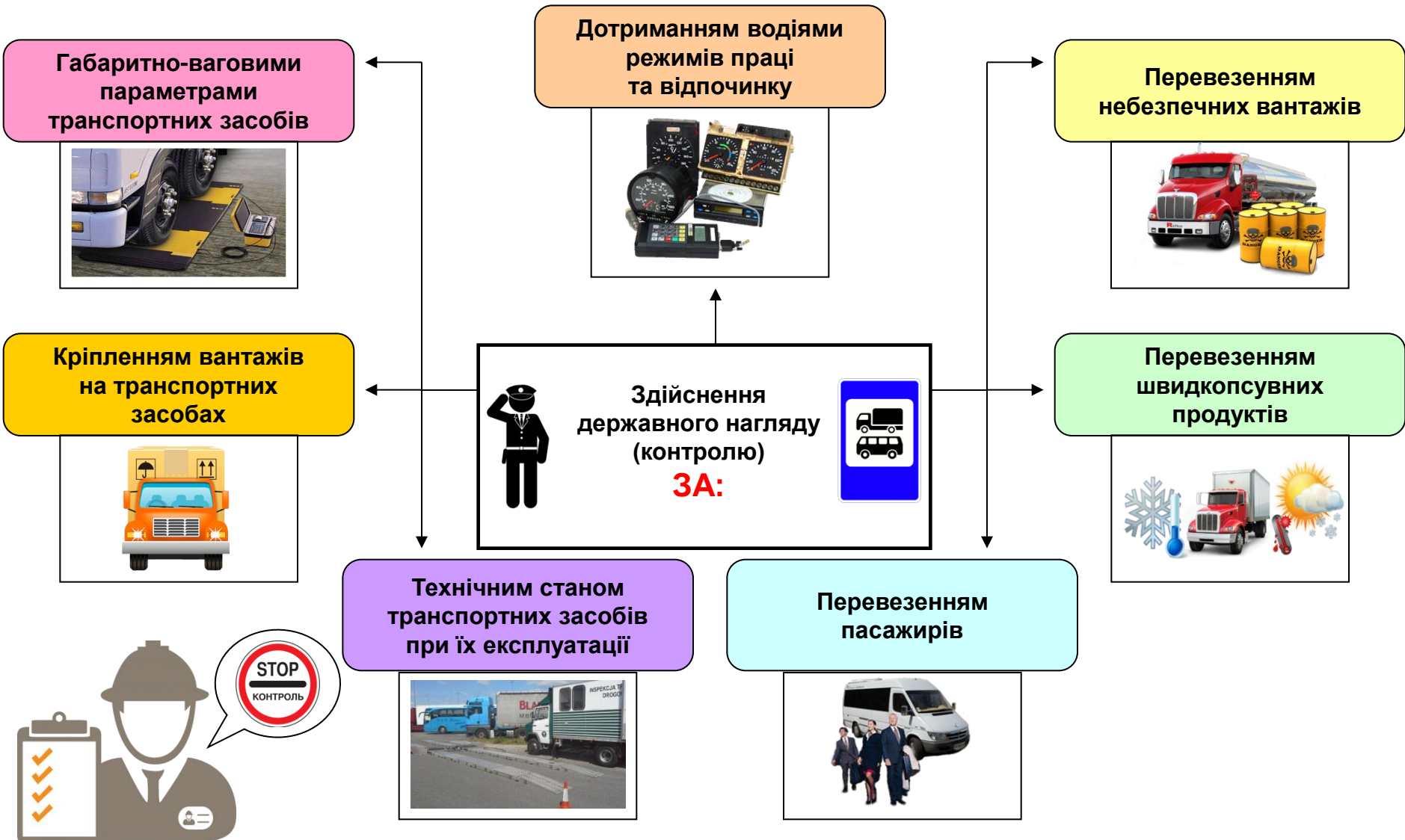


Забезпечення  
транспортної безпеки













## Здійснення державного нагляду (контролю) за дотримання водіями режимів праці та відпочинку



**1-48 Румунія**



**15-28 Чернігівщина**



**6-22 Польща**



**6-40 Туреччина**



## Здійснення державного нагляду (контролю) за перевезенням небезпечних вантажів



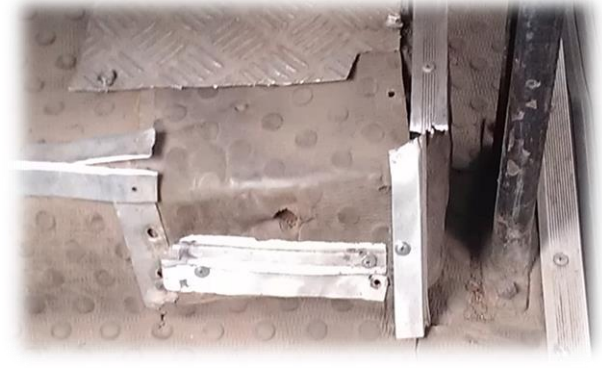


## Здійснення державного нагляду (контролю) за перевезенням швидкопсувних продуктів



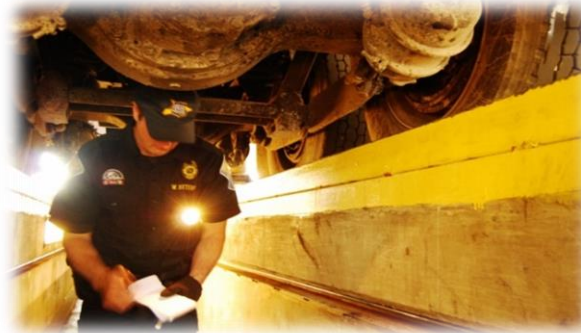
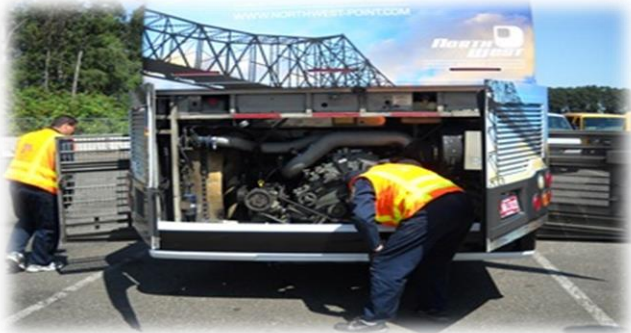


## Здійснення державного нагляду (контролю) за перевезенням пасажирів





## Здійснення державного нагляду (контролю) за технічним станом транспортних засобів при їх експлуатації





## Здійснення державного нагляду (контролю) за кріпленням вантажів на транспортних засобах





## Здійснення державного нагляду (контролю) за габаритно-ваговими параметрами транспортних засобів





## Досвід Республіки Польща в частині реалізації державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті

Фото 1  
Автомобілі інспекторів



Фото 4  
Робоче місце інспектора



Фото 3  
Мотоцикл інспектора



Фото 4  
Проведення контролю







## Досвід Республіки Польща в частині перевірки технічного стану дорожніх транспортних засобів



Фото 1, 2  
Перевірка вагових параметрів автомобіля

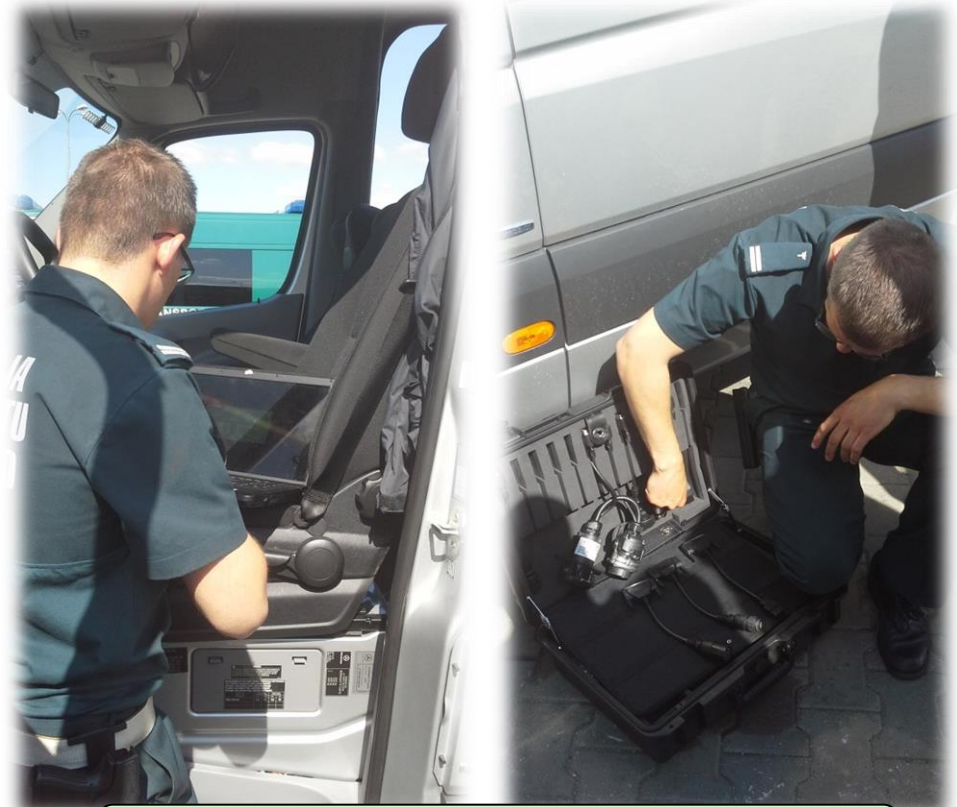


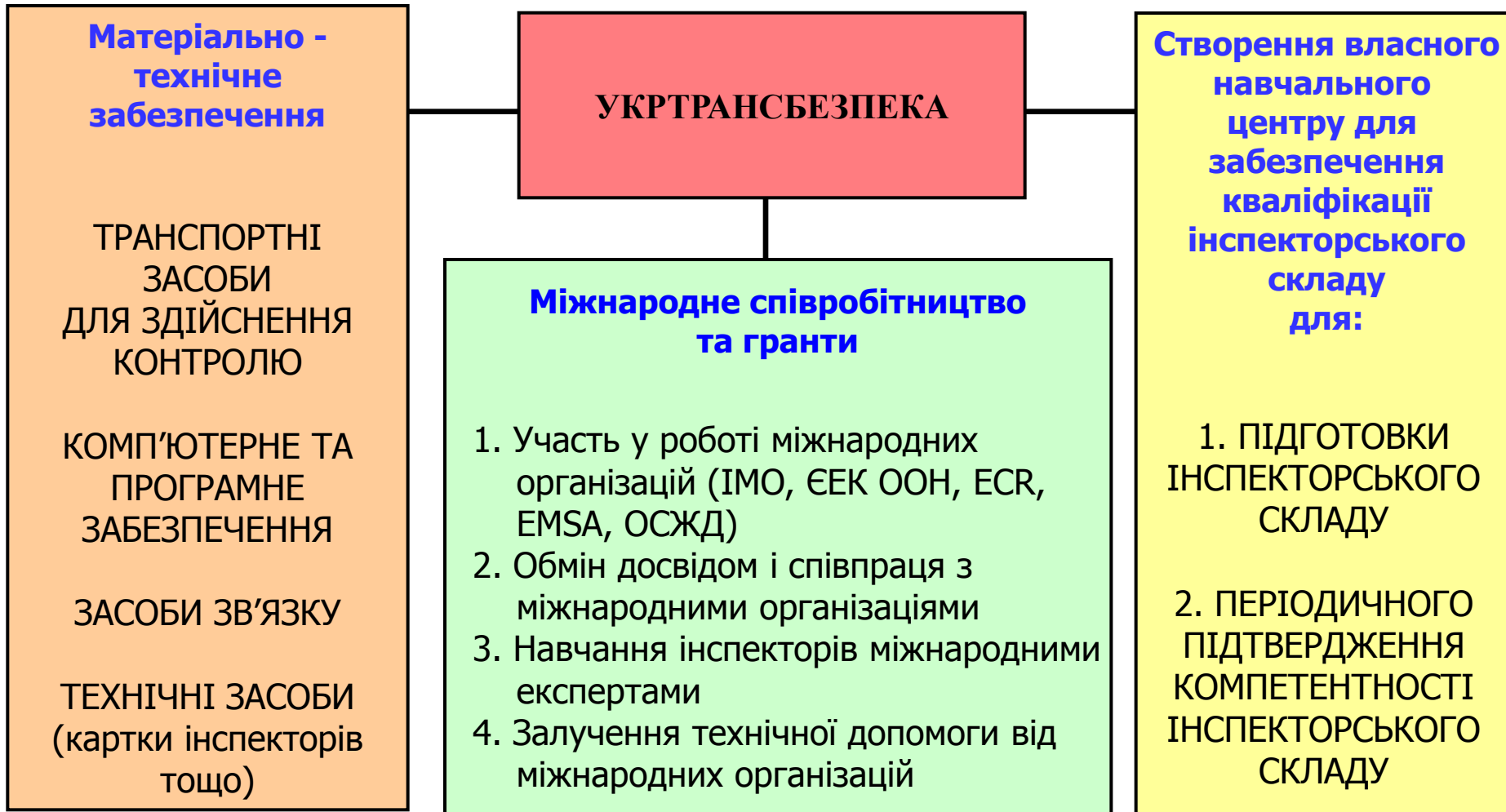
Фото 3, 4  
Перевірка дотримання режимів праці і відпочинку водія



## Досвід Республіки Польща в частині перевірки технічного стану дорожніх транспортних засобів



Фото 1 – 4  
Перевірка технічного стану автобуса





Допомога від Генерального інспекторату  
дорожнього транспорту Республіки Польща





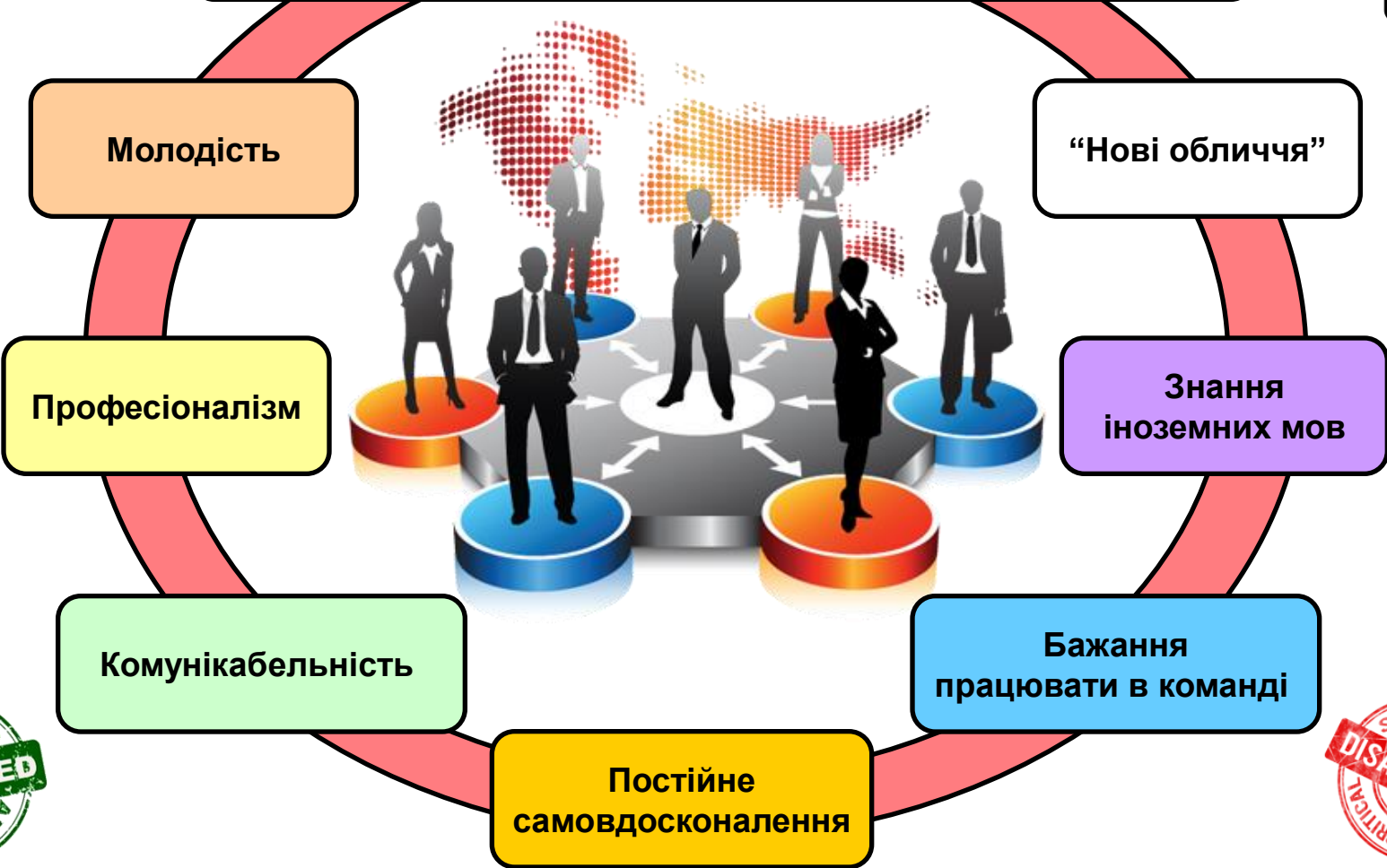


**Проведення теоретичних навчальних семінарів з питань здійснення державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на автомобільному транспорті, у т.ч. із залученням іноземних фахівців**





# Основні вимоги до працівників УКРТРАНСБЕЗПЕКИ





## УКРТРАНСБЕЗПЕКА – центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті







Резолюція Генеральної асамблеї ООН (2010 рік)  
2011 – 2020 рр. Десятиліття дій з підвищення безпеки  
дорожнього руху



Мета України у 2020 році:  
кількість загиблих у ДТП – **зменшення на 50 %**

2010 рік:

≈ **5400**

загиблих у ДТП

2020 рік:

≈ **2700**

загиблих у ДТП



**БЕЗПЕКА РУХУ – ЦЕ ЖИТТЯ,  
а життя – це найвища соціальна цінність,  
яка є у людини!**

**ДЯКУЮ ЗА УВАГУ !**

**Міков Дмитро Ігорович**

заступник директора Департаменту безпеки на транспорті  
начальник відділу безпеки руху та перевезення небезпечних  
вантажів Міністерства інфраструктури України

Телефон: (044) 351-40-63  
Електронна пошта: [mikov@mtu.gov.ua](mailto:mikov@mtu.gov.ua)

