



НАПРЯМИ ЗНИЖЕННЯ АВАРІЙНОСТІ НА АВТОШЛЯХАХ ЗА РАХУНОК ПРОФІЛАКТИКИ ПОРУШЕНЬ АВТОВЛАСНИКАМИ

Шудріков Володимир Михайлович

*начальник УДАІ УМВС України у Донецькій області,
здобувач кафедри господарського права та економічних дисциплін
Донецького юридичного інституту при Луганському
університеті внутрішніх справ МВС України*

Не становить секрету, що останнім часом в Україні різко погіршилася ситуація на автошляхах, збільшилася кількість ДТП, суми завданих збитків, кількість загинувших і поранених в аваріях. Для поліпшення необхідно застосовувати комплекс різноманітних фінансових, організаційних, технічних та інших заходів. У розробці та виконанні цих заходів повинні брати участь велика кількість державних органів та служб, суспільних і громадських організацій, а також окремі громадяни – учасники дорожнього руху. Проте основним державним органом, покликаним здійснювати контроль за безпекою дорожнього руху, залишається ДАІ МВС. Основним засобом профілактики аварійності залишається проведення державного технічного огляду транспортних засобів, ключову роль у якому відіграють співробітники ДАІ.

Дослідженню заходів адміністративного примусу, боротьбі з аварійністю на автошляхах та розробці організаційних заходів щодо її зниження було присвячено роботи вчених – С.П. Вареникової, А.П. Шергіна, Б.В. Росінського, Р.І. Денисова, С.М. Зирянова та ін. Однак вузькі питання, пов'язані з проведенням державного технічного огляду транспортних засобів вимагають окремого дослідження.

Ціллю статті є визначення напрямку зниження аварійності на автомобільних шляхах України за рахунок профілактики порушень правил дорожнього руху та підвищення технічного стану транспортних засобів.

Проведення державного технічного огляду повинно сприяти підтриманню транспортних засобів у справному стані, у тому числі і шляхом своєчасного виявлення технічних несправностей при використанні контрольно-діагностичного обладнання. Але цього практично не відбувається. Тут необхідно враховувати перевантаженість підрозділів ДАІ виконанням невласливих їм функцій, неможливість в силу цього якісно виконувати притаманні їм правоохоронні, наглядові повноваження. Крім цього при проходженні державного технічного огляду у ДАІ часто утворюються великі черги з обов'язковими у таких випадках конфліктними ситуаціями. Тому пропонуємо надати можливість страховим компаніям за посередництвом своїх технічних підрозділів проводити державний технічний огляд транспортних засобів. Це

обґрунтовувалося нами в інших роботах. Зараз надамо це як пропозицію без аргументів. При проведенні державного технічного огляду у структурних підрозділах страхових компаній організація повинна прийняти цивілізовані форми. Автовласник, враховуючи різні фактори (якість виконаних робіт із перевірки технічного стану транспортного засобу, їх вартість, удаленість від місця проживання власника транспортного засобу, режим роботи, престижність тощо) буде мати можливість обирати між кількома уповноваженими суб'єктами ту компанію, де з відносно малими витратами часу і сил можна пройти процедуру державного технічного огляду. Проте це не означає, що ДАІ повинна залишатися осторонь. ДАІ має співпрацювати з юридичними особами з метою зниження рівня аварійності, у тому числі і за рахунок оптимізації процесу проведення державного технічного огляду.

Слід підтримати думку російського вченого, що законодавче покладання відповідальності за забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідний орган і фактичне звільнення від неї ДАІ є першою умовою, що забезпечує реальну можливість перерозподілу функцій і компетенцій між ДАІ та іншими суб'єктами цієї діяльності, складе тим самим передумови для переходу даної сфери на ринкові відносини [1, с. 34].

“Звільнити” ДАІ від невласливої їй функції, якою є проведення технічного огляду автотранспорту, пропонувалося давно. Проте для початку потрібно було знайти організації, яким можна було б передати частину обов'язків ДАІ, але таких організацій на той момент не було, а створювати їх знову навряд чи було б доцільно [2, с. 51]. Також і суспільство раніше було не готове до цих нововведень. А зараз при зосередженні у ДАІ усіх основних функцій, спрямованих на боротьбу із ДТП, ідея про передачу функції із проведення державного технічного огляду від МВС до інших структур має багато супротивників як в Україні, так і в РФ. Їхні аргументи в основному зводяться до наступного:

– державний технічний огляд дає реальне уявлення про транспорт і його власників, уточнюються і збираються дані про кількість і технічний стан, марки і роки експлуатації транспортних засобів;



– при державному технічному огляді ДАІ виконує правоохоронні функції, які навряд чи буде знято з МВС;

– концентрація у ДАІ усіх контрольних функцій дозволяє здійснювати комплексний узгоджений вплив на усю групу взаємопов'язаних між собою факторів, які породжують дорожньо-транспортні пригоди [2, с. 51]

Перевірка наявності діючого посвідчення водія повинна перейти на дорогу. Державний технічний огляд тут буде виступати профілактикою: водій до нього готується, збирає документи, проходить медичний огляд, перевіряє та доукомплектує автомобіль. Усі наведені аргументи носять дискусійний характер, тому це питання необхідно розглядати у комплексі для досягнення головної мети здійснюваних перетворень – отримання гарантії справності автомобіля з мінімальними витратами. Скажімо лише, що перші два положення також реалізуються реєстраційними підрозділами і дорожньо-патрульною службою ДАІ. І ці відомості повинні міститися у відповідній базі даних. Їх відсутність у ній чи недостовірність свідчить про необхідність удосконалення обліку у цій сфері діяльності. Перевірка автомобіля за базами даних викраденого автотранспорту, звірення номерів агрегатів транспортного засобу із зазначеними у наданих документах, виявлення автотранспорту з кримінальним минулим здійснюється і при проведенні державного технічного огляду, і при вчиненні реєстраційних дій, і при несенні дорожньо-патрульної служби на стаціонарних постах. Проте стабільно високі показники роботи щодо виявлення викрадених автомобілів і реєстраційних документів, випадків їхньої підробки за статистикою спостерігаються в останніх двох. Дублювання функцій постійно зустрічається за різними напрямками діяльності ДАІ, проте, на наш погляд, функція проведення державного технічного огляду вимагає скорочення масштабів виконання за рахунок “міліцейської” складової з одночасною активізацією боротьби з криміналом в інших її підрозділах. Зосередження процесу виявлення діянь, передбачених статтями 286, 287, 288, 289, 290, 291 Кримінального кодексу України, у службах ДАІ, якими фіксується найбільша кількість цих злочинів, дозволить ліквідувати зайве дублювання функцій, сконцентрувати зусилля правоохоронних органів на вирішенні інших невідкладних завдань.

Однак крім передачі функцій з проведення державного технічного огляду від ДАІ до комерційних структур та вивільнення ДАІ від виконання “зайвих” функцій сприяти профілактиці аварійності повинне стимулювання автовласників. З розвитком науково-технічного прогресу і запровадженням його останніх досягнень в автомобілебудуванні, водіям усе складніше постійно забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів без необхідного контрольно-діагностичного обладнання і спеціальних знань, що обумов-

лює експлуатацію автомобілів з різними несправностями, у тому числі такими, що складають загрозу для безпеки дорожнього руху. Таке положення потребує коригування уже в найближчому майбутньому.

З метою сприяння зниженню аварійності на дорогах доцільно встановити можливість стимулювання водіїв за допомогою фінансових важелів впливу. Механізм надання знижок обережним водіям в Україні ще тільки зароджується, а механізм обліку підвищених ризиків, пов'язаних з експлуатацією технічно несправного автотранспорту, є непродуманим взагалі. Значне підвищення вартості страхового полісу автоцивільної відповідальності для водіїв, які порушують встановлені правила, є основною передумовою досягнення мети страхування цивільно-правової відповідальності транспортних засобів – забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [3]. Система обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дозволяє економічно стимулювати їх безаварійну експлуатацію. Це досягається встановленням надбавок і знижок, які підвищують і знижують коефіцієнти до базової ставки для тих, хто допускає аварії і для безаварійних транспортних засобів відповідно. Проте в цілому потрібна і корисна система обов'язкового страхування зараз дискредитована відсутністю чіткого механізму реалізації зазначеного Закону і гальмує введення інших його видів. Тому зниження фінансового тиску на власників автотранспорту дозволить знизити соціальну напругу і створить додаткові передумови для проведення реформ в інших сферах суспільного життя.

Раніше за тоталітарної системи управління усі невдачі і недоліки, що призводили до зростання аварійності, держава намагалася перекласти на учасників дорожнього руху, засуджувала їх частіше і суворіше, ніж посадових осіб, які обслуговували систему і представляли її інтереси [1, с. 244.]. Певним чином це виправдовується, оскільки аварійність у порівнянні з сучасністю була достатньо невисокою.

Наявність у Правилах дорожнього руху норми, що для забезпечення безпеки дорожнього руху зобов'язує водія перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу (п.п. 2.3.а. Правил дорожнього руху України), повинна сприяти удосконаленню організації проведення роботи органів ДАІ у напрямку проведення державного технічного огляду. Особливість цього пункту Правил полягає, перш за все, у тому, що водії не звільняються від зобов'язання перед виїздом перевіряти технічний стан транспортних засобів навіть за наявності на підприємствах, установах, організаціях



спеціальної служби, посадових та інших осіб, відповідальних за технічний стан і експлуатацію транспортних засобів. Водій зобов'язаний слідкувати за станом транспортного засобу у дорозі та забезпечувати його справність – бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі (п.п. 2.3.б. Правил дорожнього руху України) [4]. І тому при скоєнні автомобілем ДТП з причини технічної несправності безпосередньо після проходження процедури державного технічного огляду, на який виданий відповідний талон, зобов'язання із відшкодування завданої шкоди буде повністю покладено не на орган, що проводив державний технічний огляд, а на водія, який не забезпечив безпечну експлуатацію керованого ним транспортного засобу.

Вважається, що перевірка наявності діючого водійського посвідчення і медичної довідки, дозвільних відміток у них на право управління окремими категоріями транспортних засобів є прерогативою ДАІ. Але при передачі функції із проведення державного технічного огляду страховим компаніям цей предмет спору буде легко усунено. Для цього необхідно до Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [3] додати норму, що зобов’яже страховальників при укладанні договору крім документів на автомобіль надавати також медичні довідки і чинні посвідчення водіїв, допущених до управління цим транспортним засобом, якщо у договорі обов’язкового страхування передбачено використання транспортного засобу лише водіями, включеними до страхового полісу обов’язкового страхування. До того ж страховики будуть упевнені, що до управління транспортним засобом допущено особу, яка за своїм фізичним і психічним станом спроможна експлуатувати джерело підвищеної небезпеки. Відсутність цих документів є підставою для відмови в отриманні полісу обов’язкового страхування, і, як наслідок, відмови у проведенні державного технічного огляду. Відповідно до частини третьої статті 126 КУпАП відсутність у водія талона про проходження державного технічного огляду або страхового поліса про укладання договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів тягне за собою накладення штрафу від 0,5 до одного неоподатко-

ваного мінімуму доходів громадян [5]. Це є надто м’яким покаранням, у той час як у РФ відсутність страхового полісу у водія і встановлення цього факту працівниками ДАІ згідно зі статтею 12.37 Кодексу РФ про адміністративні правопорушення тягне накладення адміністративного стягнення у незрівняно більшому розмірі, ніж відповідальність, передбачена тим же Кодексом РФ про адміністративні правопорушення за непройдений технічний огляд або управління транспортним засобом водієм, що не має на це права [6]. З огляду на це доцільним буде і в Україні підсилити відповідальність за вчинення правопорушення, передбаченого частиною третьою статті 126 КУпАП. Тут також стримуючим фактором для порушників буде виступати право пред’явлення страховиком до страхувальника або водія забезпеченого транспортного засобу, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду, регресної вимоги у розмірі здійсненої страховиком страхової виплати і понесених витрат у випадках керування транспортним засобом водієм, який не мав права на керування транспортним засобом відповідної категорії (п.п. 38.1.1. “б”), або якщо дорожньо-транспортна пригода визначена в установленому порядку безпосереднім наслідком невідповідності технічного стану та обладнання транспортного засобу існуючим вимогам Правил дорожнього руху (п.п. 38.1.1. “г”), а Моторне (транспортне) страхове бюро України після сплати страхового відшкодування має право подати регресний позов до власника транспортного засобу, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду, який не застрахував свою цивільно-правову відповідальність (п.п. 38.2.1.) [3].

Отже, діяльність підрозділів страхових компаній у проведенні технічних оглядів дозволить вивільнити ДАІ і спрямувати її діяльність на боротьбу із більш небезпечними явищами, а позитивне стимулювання “слухняних” водіїв поряд із посиленням адміністративної відповідальності за відсутність у водія талона про проходження державного технічного огляду або страхового поліса про укладання договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів сприятиме профілактиці аварійності в Україні. Однак більш важливий напрямок попередження ДТП і боротьби з порушеннями правил дорожнього руху полягає у розгляді питань правового регулювання технічного діагностування і контролю автотранспортних засобів, на що повинні спрямовуватися наступні дослідження.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (Тенденции, проблемы и перспективы развития): Дис. ... докт. юрид. наук. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1993. – С. 446.
2. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978. – 312 с.
3. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 року № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
4. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон УРСР від 7 грудня 1984 року // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1. – Ст. 1.