

План
імплементції Директиви Ради 92/6/ЄЕС щодо встановлення та
використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій
механічних засобів у Співтоваристві

Розділ I. Загальна частина

1. Підстави розроблення плану імплементції.

План імплементції Директиви Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві (Офіційний вісник ЄС, L 57, 2 березня 1992 р., с. 27) (далі – Директива) підготовлено на виконання:

статті 367 та Додатку XXXII Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) (строк імплементції для автомобільних транспортних засобів: що використовуються для міжнародних вантажних перевезень — протягом 1 року; що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень — протягом 3 років після набрання чинності Угодою; вперше зареєстрованих після 1 січня 2008 року, що використовуються для національних перевезень, — протягом 4 років після набрання чинності Угодою про асоціацію);

пункту 282 Плану заходів з імплементції Угоди про асоціацію, на 2014-2017 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 року № 847 (далі – План заходів) (строк виконання, — грудень 2015 року, а для автомобільних транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень — грудень 2017 року).

Положення Угоди про асоціацію, що врегульовують відповідну сферу правовідносин, підпадають під тимчасове застосування відповідно до статті 486 Угоди про асоціацію та Вербальної ноти Генерального секретаріату Ради Європейського Союзу від 30 вересня 2014 року щодо тимчасового застосування положень Угоди про асоціацію.

2. Мета і завдання розроблення плану імплементції.

Метою імплементції Директиви є підвищення рівня безпеки дорожнього руху за рахунок обладнання обмежувачами швидкості автомобільних транспортних засобів категорій M2, M3, N2, N3, для яких характерні великі значення повної маси, внаслідок чого зменшуються ризик потрапляння таких автомобільних транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди та потенційні масштаби наслідків таких дорожньо-транспортних пригод.

Основними завданнями імплементції Директиви є:

обладнання автомобільних транспортних засобів зазначених категорій обмежувачами швидкості та визначення виключень із загальних правил застосування обмежувачів швидкості, виходячи із функціональної специфіки таких автотранспортних засобів;

установлення визначених значень максимальних швидкостей, на яких спрацьовує обмежувач швидкості;

установлення технічних вимог до обмежувачів швидкості.

3. Короткий опис поточного стану імплементації акта законодавства ЄС в Україні та очікувані результати імплементації.

Аварійність за участю автомобільних транспортних засобів та тяжкістю наслідків дорожніх транспортних пригод (далі – ДТП) є однією із найболючіших проблем сьогодення. За 2013 рік в Україні сталось 190 852 ДТП, в яких 4 732 особи загинуло, та 37 475 отримало травми різного ступеню тяжкості.

Сукупні щорічні макроекономічні збитки від діяльності галузі, обумовлені людськими втратами в ДТП та забрудненнями довкілля, оцінюється у 3 млрд. євро.

Однією із причин високої аварійності в галузі та, особливо, тяжкості її наслідків, а також значної шкоди довкіллю від викидів автомобільних транспортних засобів, є недостатній контроль відповідності вимог активної, пасивної та екологічної безпечності таких автомобільних транспортних засобів, що допускаються до руху автомобільними дорогами України.

Потужність двигунів вантажних автомобільних транспортних засобів та автобусів, для яких характерні великі значення повної маси, розрахована виходячи із забезпечення можливості долати підйоми з прийнятними тягово-швидкісними характеристиками. Однак, на горизонтальних ділянках маршруту руху таких автомобільних транспортних засобів ця потужність дозволяє розвивати цими ж автомобільними транспортними засобами таку швидкість, яка є несумісною з іншими характеристиками їх частин, зокрема таких, як гальмівні системи та шини. Очевидно, що це створює значну потенційну небезпеку використання зазначених автомобільних транспортних засобів та потрєбує обмеження їхньої максимальної швидкості.

Директивою передбачено значення максимальних швидкостей, на які налаштовуються пристрої обмеження швидкості: для вантажних автомобілів категорій N2 та N3 – 90 км/год., для автобусів категорій M 2 та M 3 – 100 км/год. Виключеннями при цьому є автомобільні транспортні засоби:

що експлуатуються збройними силами, підрозділами цивільного захисту, пожежними підрозділами та іншими службами екстреного виклику, а також підрозділами, відповідальним за підтримання громадського порядку;

які за своєю конструкцією не можуть пересуватися швидше за наведені межі;

які експлуатуються для наукових експериментів на автомобільних дорогах;

які експлуатуються лише для громадських послуг на автомобільних дорогах комунальної власності в межах відповідного населеного пункту.

Сьогодні положення Директиви імплементовані частково. Зокрема, стаття 1 Директиви вже імплементована повністю в Законі України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року» Україна є договірною стороною Женевської Угоди 1958 року, прийнятої під егідою ООН, де визначено категорії автотранспортних засобів, статті 2 та 5 Директиви – імплементовані частково, зокрема норми стосуються лише автобусів, що здійснюють міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів.

Разом з тим, упровадження положень статті 5 Директиви потребуватиме створення або визначення організацій, що здійснюватимуть встановлення, налаштування, технічне обслуговування та ремонтування пристроїв обмеження швидкості. Статті 2, 3, 5 та 6 Директиви – потребують подальших заходів з імплементатії, визначених у Розділі II цього плану імплементатії.

Прийняття проектів актів, визначених цим планом імплементатії дасть змогу підвищити рівень безпеки дорожнього руху за рахунок обладнання обмежувачами швидкості автомобільних транспортних засобів.

4. Головний виконавець та співвиконавці

Відповідальним за організацію роботи та виконання цього плану імплементатії є Мінінфраструктури та Укртрансінспекція в частині:

розробки нормативно-правових актів, визначених Розділом II цього плану імплементатії;

реалізації нормативно-правових приписів;

проведення громадського обговорення проектів актів законодавства України, визначених Розділом II цього плану імплементатії;

підготовки та реалізації організаційних та координаційних заходів, визначених визначених Розділом II цього плану імплементатії.

Співвиконавцем з виконання цього плану імплементатії є МВС.

Розділ II. Заходи плану імплементації

Директиви Ради 92/6/ЄЕС щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві (далі – Директива)

№	Зміст заходу	Виконавці	Строк	Задіяні програми, проекти ЄС	Індикатор (и) виконання
1	2	3	4	5	6
Основне завдання 1: Імплементація законодавства ЄС щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на певних категоріях транспортних засобів					
Статті 2, 3, 5, 6 Директиви					
1.1. Нормотворчі заходи					
1.1.1. Розроблення проекту Закону України щодо внесення змін до законів України у сфері автомобільного транспорту, з метою приведення законодавства України у відповідність з положеннями Директиви, щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на певних категоріях транспортних засобів		Укртрансінспекція Мінінфраструктури	I кв.– IV кв. 2015 р.	—	Прийняття Закону
1.1.2. Розроблення проекту наказу, який урегулює організацію робіт щодо встановлення, налаштування, технічного обслуговування та ремонту пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів		Мінінфраструктури Укртрансінспекція	лютий 2016 р.	—	Прийняття наказу
1.2. Координаційні заходи					
Проведення міжвідомчого моніторингу застосування		Укртрансінспекція	постійно	—	Звіт за

нормативно-правових приписів щодо запровадження обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів, в т.ч. зменшення рівня ДТП у абсолютному та відсотковому значеннях, в т.ч. за тяжкістю наслідків	Мінінфраструктури МВС			результатами міжвідомчого моніторингу
---	--------------------------	--	--	---------------------------------------
