
АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС



Людмила Васечко,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри фундаментальних
і галузевих юридичних наук
Кременчуцького національного університету
імені Михайла Остроградського
ORCID: 0000-0002-8312-9250



Едуард Літвяков,

здобувач освіти першого (бакалаврського) рівня
спеціальності 081 Право третього року навчання
факультету права, гуманітарних і соціальних наук
Кременчуцького національного університету
імені Михайла Остроградського
ORCID: 0009-0001-6897-2602

DOI 10.32782/2306-9082/2023-52-1

УДК 342.9:656.1

Проблеми введення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів у майбутньому

З появою автотранспорту виникла потреба у регулюванні дорожнього руху. Разом із тим виникла й необхідність у допущенні до дорожнього руху тільки технічно справних автомобілів. Тому задля дотримання вимог щодо безпеки дорожнього руху, а також із метою дотримання екологічної безпеки, держава, в особі відповідних

органів регулює процедуру технічного контролю транспортного засобу. Водночас, обов'язковість його проведення для всіх категорій автотранспорту вирішується вже самою державою.

В Україні процедура обов'язкового технічного огляду для всіх категорій транспортних засобів уже проводилася до 2011 року. Проте, через



велику корупційну складову, яка існувала у цій процедурі, обов'язковість відмінили для легкових автомобілів усіх типів, марок і моделей, причепів до них, технічних засобів для агропромислового комплексу, залишивши тільки для автомобілів комерційного призначення.

У 2014 році Україна стала на шлях євроінтеграції, який супроводжується введенням і дотриманням європейський стандартів, серед яких є і такі, які стосуються законодавства щодо технічного контролю автотранспорту. Тому знову постала необхідність уведення цієї процедури для всіх автовласників. Водночас, це породило низку проблем, пов'язаних з тим, що у країні є велика кількість вживаних, як на внутрішньому ринку, так і ввезених із закордону, автомобілів, технічний стан яких викликає питання, та може не задовольнити вимоги успішного проходження технічного огляду. Крім того, існуюча система державного контролю за процедурою обов'язкового техогляду на сьогодні не відповідає євростандартам. Усе зазначене може створити масові невдоволення водіїв і значні корупційні ризики. Отже, дослідження проблеми введення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів є вельми актуальним.

Цю тему у своїх дослідженнях вже зачіпали О. Кулик, В. Хаврук. Тому, зважаючи на те, що законодавство України змінювалося, а влада в Україні знову почала розмови щодо повернення такої процедури для всіх авто, питання обов'язковості технічного огляду для всіх категорій транспортних засобів наразі залишається відкритим [1].

Метою статті є дослідження проблеми процедури обов'язкового технічного огляду автомобілів в Україні. Задля досягнення зазначеної мети було використано переважно методи аналізу й узагальнення.

Обов'язковий технічний контроль – процедура, яка передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмівного та рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин і коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього природного середовища [2].

До 2011 року обов'язковому технічному огляду в Україні підлягали всі категорії транспортних засобів. Тоді за це відповідала Державна автомобільна інспекція (ДАІ), а автомобілі мали проходити техогляд у відповідному підрозділі Державтоінспекції. Проте, така система несла у собі велику корупційну складову. Крім випадків корупції під час отримання посвідчень водія, реєстрації посвідчення водія, підтримці правопорядку на автошляхах, були й випадки корупції під час складання техогляду автомобіля.

Згідно з даними соціального моніторингу 2007 року 56% опитаних водіїв сплачували неофіційно за успішне проходження технічного огляду свого автомобіля, 34% опитаних зверталися безпосередньо до працівників ДАІ, які відповідають за проходження технічного огляду, а 35% респондентів користувалися посередницькими послугами «інших» осіб [3]. Серед основних мотивів була економія часу та завідоме знання того, що автомобіль у незадовільному технічному стані, та «чесним» шляхом техогляд ніколи не пройде.

З огляду на цю ситуацію закон у 2011 році втратив чинність разом з обов'язком проходження техогляду для всіх категорій автомобілів. На сьогодні технічний контроль проводять суб'єкти господарювання, які отримали акредитацію Мінінфраструктури, а згідно ЗУ «Про дорожній рух» обов'язковому технічному контролю не підлягають:



– легкові автомобілі всіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) до них (крім таксі й автомобілів, які використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски й інші прирівняні до них транспортні засоби – незалежно від строку експлуатації;

– легкові автомобілі, які використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни та причепа до них – зі строком експлуатації до двох років;

– технічні засоби для агропромислового комплексу визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України» [4].

Контроль за самою процедурою проведення техогляду в Україні до 2011 року проводило ДАІ. Згідно Постанови Кабінету Міністрів України від 9 липня 2008 року № 606 «Про затвердження Порядку проведення державного технічного огляду колісних транспортних засобів», яка втратила чинність [5], суб'єкт господарювання, який провів технічний огляд, вів електронний реєстр протоколів перевірки технічного стану, які потім передавалися до електронної бази даних Державтоінспекції. Фото- та відеофіксація процесу перевірки транспортного засобу не проводилася, тому чесність такої перевірки, а разом і з нею перевірки роботи підрозділу ДАІ ставилася під сумнів.

Наразі контроль за суб'єктами господарювання, які отримали акредитацію Мінінфраструктури, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів,

технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу», яка є чинною у редакції від 25.08.2023 [6], здійснюється подібним чином, але вже з деякими відмінностями: сама процедура тепер проводиться з фото- та відеофіксацією всього процесу перевірки транспортного засобу, а інформація щодо результатів перевірки технічного стану формується виконавцем у вигляді електронного документа у відповідному форматі та засвідчується кваліфікованим електронним підписом або печаткою, та передається до загальнодержавної бази даних щодо результатів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, яка ведеться територіальним органом із надання сервісних послуг МВС. Територіальний сервісний центр МВС у свою чергу проводить моніторинг відповідних результатів ОТК шляхом проведення звірки інформації щодо результатів ОТК, яка передається суб'єктами ОТК до реєстру ОТК, з інформацією, зокрема тією, яка міститься у Єдиному державному реєстрі транспортних засобів, експлуатаційній документації на транспортний засіб, іншому інформаційному забезпеченні виробника транспортного засобу, документах із питань переобладнання, які були чинними на дату реєстрації, а також перевірки повноти та достовірності переданої суб'єктами ОТК інформації щодо результатів ОТК, дотримання Порядку проведення ОТК й обсягів перевірки технічного стану транспортного засобу, встановлених Порядком проведення ОТК. Така форма контролю за роботою суб'єктів надання послуг із технічного огляду вже більше стає прозорою та чесною.

Звертаючи увагу на те, що поки що обов'язковий техогляд стосується тільки комерційних авто, все ж ведуться розмови щодо повернення обов'язкового технічного контролю для всіх категорій транспортних

засобів. Це може спровокувати проблеми у контексті сучасної ситуації з автовласниками в Україні, а саме:

– Великий попит на «євробляхи», кількість яких продовжує збільшуватися. Згідно AUTO-Consulting в Україні за 2021 рік на 1000 жителів припадало 245 автомобілів, тоді населення України нараховувало близько 41,208 млн. осіб [7]. Отримаємо приблизно 10 млн. автомобілів у країні. З яких приблизно за деякими підрахунками 9 млн. легковиків [8]. За окремими підрахунками в Україні наразі нараховується приблизно 1–2 млн. «євроблях» [9].

– Велика кількість старих автомобілів загалом. Через низькі доходи значна кількість населення не може придбати новий автомобіль, тому продовжує використовувати старі автомобілі чи купувати б/в. Згідно з деякими джерелами на 2020 рік кількість увезених уживаних автомобілів, вік яких перевищував 5 років, із закордону становила 272466 шт. [10]. Середній вік уживаних легковиків на внутрішньому ринку у 2022 році склав 17,7 року, імпортованих із закордону – 12,7 року [10]. Середній вік автомобілів в Україні на 2023 рік – 23,2 роки [11]. Це у свою чергу відображається на технічному стані автомобілів. До прикладу, каталізатори у середньому заміняють кожні 3–7 років за середньостатистичної експлуатації автомобіля [12]. А коли вони виходять із ладу, автомеханіки вирізають відповідні деталі та ставлять обманки. Те саме стосується й увезених автомобілів, оскільки згідно зі словами голови Всеукраїнської Асоціації автомобільних імпортерів і дилерів, в Україну ввозиться щорічно близько 500 тисяч вживаних авто, 90% з них – без каталізаторів [13]. Отже, через екологічні вимоги, велика кількість старих приватних легкових автомобілів не зможе пройти обов'язковий технічний огляд, якщо його введуть.

– За деякими даними відсоток ДТП в Україні через погане покриття

дороги становить близько 25% [14]. Що вже казати про звичайний процес зношення деталей автомобілів, який відбувається значно швидше через якість доріг, а отже і шанс успішного проходження періодичного обов'язкового техогляду, який можливо буде введений у майбутньому, значно вищий.

Безумовно щоб зменшити корупційні ризики у сфері техогляду держава має забезпечити відповідний контроль за нею. Вище вже було наведено сучасну ситуацію з контролем за суб'єктами технічного контролю, проте, сучасні зміни у цій практиці недостатні. Якщо звернутися до закордонного законодавства, то згідно з Директивою № 2014/45/ЄС «Держави-члени повинні забезпечити нагляд за пунктами технічного контролю... Держави-члени повинні забезпечити публічний доступ до правил та процедур, що стосуються організації, повноважень та вимог, у тому числі вимог до незалежності, застосованих до персоналу наглядового органу.» [15].

За зазначеною Директивою наглядові органи мають виконувати щонайменше такі завдання:

Нагляд за пунктами технічного контролю:

– перевірка відповідності приміщень і випробувального обладнання мінімальним вимогам;

– перевірка обов'язкових вимог уповноваженої організації.

Перевірка професійної підготовки й іспитів для інспекторів:

– перевірка первинної підготовки інспекторів;

– перевірка періодичної перепідготовки інспекторів;

– періодична перепідготовка екзаменаторів від наглядового органу;

– проведення наглядових перевірок.

Якщо ж із наглядом за пунктами контролю у національному законодавстві серйозних проблем немає, як вище вже було наведено, що



Мінінфраструктури проводить моніторинг усіх центрів технічного контролю. А от із перевіркою професійності інспекторів у законодавстві України, нажаль, жодних подібних норм немає. Також немає вимог щодо початкового навчання, перепідготовки персоналу суб'єкта господарювання, а також не зазначена персональна відповідальність інспекторів у разі проведення невідповідного нормам технічного контролю. У випадку, коли автомобіль тільки що успішно пройшов техогляд, а через короткий проміжок часу потрапив у ДТП, та технічна автомобільна експертиза визначила, що це із причини технічної несправності будь якого компонента автомобіля, який був несправний ще на момент проходження ТО, хоча й автомобіль пройшов ТО успішно, відповідальність за це буде саме на водієві, а не на інспекторі, який був відповідальний за перевірку всіх компонентів автомобілю. Тому, було б непогано, щоби був створений спеціалізований орган або ж додано до компетенції Мінінфраструктури повноваження щодо періодичної перевірки належних знань і професійних навичок інспекторів на станціях технічного огляду.

З огляду на сучасну ситуацію доцільним буде поглянути на закордонний досвід організації та проходження технічного контролю транспортних засобів. Розберемо детальніше декілька прикладів.

Литовська Республіка запровадила обов'язковий технічний контроль для всіх категорій транспортних засобів [16]. Так, для мотоциклів і мопедів – через три роки з дати першої реєстрації, потім кожні 24 місяці, для потужних чотириколісних – через два роки з моменту першої реєстрації, потім кожні 24 місяці, для транспортних засобів класу М1 – через три роки з дати першої реєстрації, потім кожні 24 місяці, для транспортних засобів медичної допомоги – через рік із дати

першої реєстрації, потім кожні 12 місяців, навчальні транспортні засоби, якщо тривалість їхньої експлуатації з дати першої реєстрації: до 10 років – через рік після першої реєстрації, потім кожні 12 місяців або 10 років і більше – кожні 6 місяців, легкових автомобілів таксі та легкових автомобілів, які здійснюють діяльність з перевезення пасажирів за винагороду (клас М1), якщо тривалість їхньої експлуатації з дати першої реєстрації: до 5 років – через рік після першої реєстрації, потім кожні 12 місяців, а якщо 5 років і більше – кожні 6 місяців. Після проведення обов'язкової перевірки, дані щодо неї, результати та висновки, видача документів обов'язкової перевірки чи їхня зміна фіксується у СТАДВ (базі даних централізованого техогляду) та з урахуванням висновків обов'язкової перевірки керівнику видається акт щодо результатів технічного огляду, талон ЕТМК щодо проходження технічного огляду, сертифікат ЕТМК на причеп, який відповідає технічним вимогам і вимогам безпеки. Процедура проходження ТО відрізняється від тої, яка була в Україні тим, що відсутній контакт між водієм і тим, хто проводить техогляд, тим самим виключається можливість безпосереднього підкупу автовласником працівника, який проводить техогляд. Проте, така система не виключає опосередкований хабар. Так, водій може «забути» в автомобілі гроші, що буде вважатися підкупом. Оскільки під час процедури технічного огляду в Литві не передбачена відеозйомка процесу, то і прослідкувати за тим, чи працівник перевіряв автомобіль чесно чи ні доволі складно.

У Японії діє обов'язковий техогляд (shaken або JCI inspection) усіх класів автомобілів раз на два роки [17]. Для власних автомобілів техогляд проводиться через 3 роки після купівлі автомобіля, потім кожні два роки, для комерційних автомобілів – один раз на рік, а для спеціальних транспортних

засобів техогляд проводиться кожні два роки. Перевірка технічного стану проводиться в авторизованому сервісному центрі або у центрі перевірки, розташованому в місті Урасое, послуги з огляду та технічного обслуговування також можна знайти у більшості автосалонів. Проведення процедури технічного огляду відбувається у три способи: техогляд через третіх осіб (автодилерів, ремонтні майстерні), які виконують перевірку технічного стану та тестування у діагностичному центрі; самостійний техогляд і подальша перевірка у «shaken shop», що здійснює тестування у діагностичному центрі; самостійний техогляд і самостійне тестування транспортного засобу в діагностичному центрі. Після техогляду власнику видається новий сертифікат Shaken.

Німеччина запровадила обов'язковий технічний контроль у 1951 році. Обов'язковий контроль здійснюють філії приватних компаній, а саме: DEKRA, GTÜ, KÜS, TÜV [18]. Для автомобілів пасажиромісткістю до 8 сидячих місць перший техогляд проводиться після 3 років від придбання ТЗ, в подальшому вони мають проходити ТО кожні 2 роки; для комерційних автомобілів, швидкість яких становить до 40 км/г, автомобілів повною масою до 3500 кг перший техогляд проводиться через 2 роки й у подальшому кожні 2 роки; для автомобілів, повна маса яких становить від 3500 до 7500 кг, перший ТО мають проходити через 12 місяців і в подальшому також мають проходити ТО кожні 12 місяців. Після проходження ТО інспектор ставить печатку в техпаспорт і надає результати огляду в роздрукованому вигляді. Якщо ж автомобілів не пройшов техогляд – в автовласника буде тільки місяць на вирішення й усунення несправностей і повернення автомобіля на повторний техогляд, штрафи за прострочення у такому випадку складають: 2–4 місяці простро-

чення–15євро,4–8місяціпрострочення–25 євро, 8 і більше місяці – 60 євро.

Отже, у 2014 році Україна стала на шлях євроінтеграції, який супроводжується введенням і дотриманням європейських стандартів щодо технічного контролю автотранспорту. Минула система обов'язкового технічного контролю автомобілів не виправдала себе та повністю була пронизана корупційною складовою. Сучасна ситуація з можливим поверненням обов'язкового техогляду для всіх категорій автомобілів викликає змішані відчуття, особливо в автовласників. З одного боку, відміна у 2011 році обов'язкового огляду для всіх категорій транспорту через корупційну складову, яка супроводжувала сам процес його проходження, був виваженим кроком у боротьбі зі ще одною корупційною ланкою у країні. Повернення цієї процедури у тому вигляді, якою вона була до 2011 року, знову ж таки поверне і старі корупційні схеми. Тому необхідно модернізувати механізм проходження цієї процедури, а до того моменту введення обов'язкового техогляду не буде мати сенсу. Ще одною проблемою є велика кількість старих автомобілів, які через свій технічний стан не зможуть успішно пройти техогляд. Ця проблема виникає через низькі доходи населення країни та низьку якість доріг. Сучасна система організації та проведення обов'язкового технічного контролю автомобілів має ґрунтуватися на вимогах Директиви № 2014/45/ЄС. Закордонний досвід проведення технічного контролю дає можливість запозичити найкращі підходи до цього питання. Було б доречно розглянути варіант Японії, а саме її три варіанти процедури технічного огляду: техогляд через третіх осіб (автодилерів, ремонтні майстерні), самостійний техогляд і подальша перевірка у сертифікованого суб'єкта, який проводить технічний огляд, самостійне тестування транспортного засобу в діагностичному центрі. Такий спосіб дозволив би



автовласникам тримати під контролем суб'єкта господарювання, а також проходження ТО. Також було б добре зазначення персональної відповідальності інспекторів у випадку невідповідності інспекції до початкового навчання, перепідготовки персоналу дального ТО.

Список використаних джерел

1. Кулик О. Реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на основі кращих європейських практик : дослідження. За ред. В.І. Іванова. ГО «Український центр європейської політики», 2019. 68 с.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 05.03.2023).
3. Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції : результати соціологічного моніторингу : монографія / Ю. О. Свеженцева, О. О. Сердюк, Ю. Л. Белоусов та ін. Харків : ХІСД, 2007. 112 с.
4. Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України : Закон України від 05.10.2006 № 229-V. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-16#Text> (дата звернення: 05.03.2023).
5. Про затвердження Порядку проведення державного технічного огляду колісних транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 09.07.2008 № 606. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/606-2008-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.03.2023).
6. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.03.2023).
7. Населення України. Мінфін. URL : <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/2021/> (дата звернення: 05.03.2023).
8. Скільки насправді машин в Україні : багато чи мало? Auto24. URL : https://auto.24tv.ua/skilky_naspravdi_mashyn_v_ukraini_bahato_chy_malo_n43694 (дата звернення: 05.03.2023).
9. «Євробляхи» в Україні : що змінилося в законопроекті і на що прийшов парламент. EUROPORTAL. URL : <https://europortal.biz.ua/evropa/polshha/ievrobliakhy-v-ukraini.html> (дата звернення: 05.03.2023).
10. Аналітичне дослідження вторинного авторинку України. Інститут дослідження авторинку. URL : <https://eauto.org.ua/news/13-analitichne-doslidzhennya-vtorinnogo-avtorinku-ukrajini> (дата звернення: 05.03.2023).
11. В Україні порахували середній вік автомобілів. Finance.ua. URL : <https://news.finance.ua/ua/v-ukraini-porahuvaly-seredniy-vik-avtomobiliv> (дата звернення: 05.03.2023).
12. Заміна каталізатора. Demi Motors Recycling. URL : <https://demimotors.com/zamina-katalizatora-2/> (дата звернення: 05.03.2023).
13. Повернення обов'язкового техогляду авто в Україні може стати проблемою для вживаних машин із Європи. ТСН. URL : <https://tsn.ua/auto/news/ukrayina/povernennya-obov-yazkovogo-tehoglyadu-avto-v-ukrayini-mozhe-stati-problemoju-dlya-vzhivanih-mashin-iz-yevropi-1738588.html> (дата звернення: 05.03.2023).
14. Погані дороги та ДТП. Незалежна експертна оцінка. Експертна оцінка «Юстиція-ТЕУ». URL : <https://ekspert-ocenka.com/pogani-dorogi-ta-dtp/> (дата звернення: 05.03.2023).
15. Щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність : Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року № 45. URL : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/2014-45-es.pdf> (дата звернення: 05.03.2023).

16. Dėl Privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo. E-seimas. URL : <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.329833/asr> (дата звернення: 05.03.2023).

17. JCI inspection – Shaken (車検). OIST. URL : <https://groups.oist.jp/resource-center/shaken> (дата звернення: 05.03.2023).

18. Car Inspection in Germany (TÜV). routetogermany.com. URL : <https://routetogermany.com/drivingingermany/car-inspection-germany> (дата звернення: 05.03.2023).

Васечко Л. О., Літвяков Е. М. Проблеми введення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів у майбутньому

Обов'язковий технічний контроль для всіх категорій транспортних засобів уже запроваджено у всіх розвинених країнах. Україна вступила на шлях приєднання до європейської спільноти, тому введення обов'язкового техогляду було тільки питанням часу, що зрозуміло з різкого зростання інтересу до зазначеної теми як на законодавчому рівні, так і серед осіб, безпосередньо дотичних до цього питання. Сучасна система організації та проведення обов'язкового технічного контролю автомобілів має ґрунтуватися на вимогах Директиви № 2014/45/ЄС.

Україна вже мала досвід проведення такої процедури у минулому, проте, не можна сказати, що він був позитивний, зважаючи на об'єктивні обставини, що у свою чергу призвело до її подальшої неефективності та відміни. Тому повернення цієї складної, проте, необхідної процедури має відбуватися поступово з аналізом усіх минулих проблем, а також урахуванням сучасних, щоб оминати їх, і суспільство могло розраховувати на позитивний результат. Отже, саме дослідження проблем, які безпосередньо впливають на запровадження процедури технічного огляду в Україні, є вельми актуальним на сьогодні.

Закордонний досвід проведення технічного контролю дає можливість запозичити найкращі підходи до цього питання. Виконавши компаративний аналіз литовського, японського та німецького досвіду, доречно розглянути варіант саме Японії у вигляді таких варіантів процедури технічного огляду: техогляд через третіх осіб (авто дилерів або ремонтні майстерні), самостійний техогляд і подальша перевірка у сертифікованого суб'єкта, який проводить технічний огляд, самостійне тестування транспортного засобу в діагностичному центрі. Зазначений спосіб дозволив би автовласникам тримати під контролем процес проходження техогляду. Водночас, необхідно розробити вимоги щодо початкового навчання, перепідготовки персоналу суб'єкта господарювання, а також зазначення персональної відповідальності інспекторів у випадку невідповідального здійснення техогляду.

Ключові слова: адміністративно-правове регулювання, технічний огляд, транспортні засоби.

Vasechko L., Litviakov E. Problems of implementing mandatory technical inspection for all vehicles in the future

Mandatory technical inspection for all categories of vehicles has already been introduced in all developed countries. Ukraine has embarked on the path of joining the European community, so it was only a matter of time before mandatory technical inspection was introduced, which is understandable given the sharp increase in interest in this topic both at the legislative level and among those directly involved in this issue. The modern system of organizing and conducting mandatory technical inspection of vehicles should be based on the requirements of Directive 2014/45/EU.

Ukraine has already had experience with such a procedure in the past, but it cannot be said to have been positive, given the objective circumstances, which in turn led to its subsequent inefficiency and cancellation. Therefore, the return of this complex, but necessary



procedure should be gradual, with an analysis of all past problems, as well as consideration of current ones, in order to avoid them and allow society to count on a positive result. Therefore, it is the study of the problems that directly affect the introduction of the technical inspection procedure in Ukraine that is very relevant today.

Foreign experience in conducting technical inspection makes it possible to borrow the best approaches to this issue. Having performed a comparative analysis of the Lithuanian, Japanese and German experience, it is appropriate to consider the Japanese option in the form of the following options for the technical inspection procedure: technical inspection through third parties (car dealers or repair shops), independent technical inspection and subsequent inspection by a certified entity conducting technical inspection, independent testing of the vehicle in a diagnostic center. This method would allow car owners to keep control of the inspection process. At the same time, it is necessary to develop requirements for initial training and retraining of business entity personnel, as well as to specify the personal responsibility of inspectors in case of irresponsible inspection.

Key words: administrative and legal regulation, technical inspection, vehicles.