

## **ПРОБЛЕМИ ВВЕДЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ ДЛЯ ВСІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У МАЙБУТНЬОМУ**

**Літвяков Едуард Михайлович**

*здобувач першого (бакалаврського) рівня освіти  
факультету права, гуманітарних і соціальних наук  
Кременчуцький національний університет  
імені Михайла Остроградського  
м. Кременчук, Україна*

Для додержання вимог щодо безпеки дорожнього руху, а також з метою дотримання екологічної безпеки, держава, в особі відповідних органів регулює процедуру технічного контроль транспортного засобу. Обов'язковість такої процедури також вирішує держава.

Враховуючи те, що Україна стала на шлях євроінтеграції, що супроводжується введенням і дотриманням європейський стандартів, це стосується і законодавства щодо автотранспорту. А саме, щодо процедури проходження технічного огляду автомобільного транспорту. Звертаючи увагу на те, що законодавство України змінювалося, питання обов'язковості технічного огляду для всіх категорій транспортних засобів залишається відкритим і досі.

Це породжує проблеми, на фоні сучасної ситуації з автовласниками в Україні, мова йде про те, що в країні велика кількість вживаних, як на внутрішньому ринку так і ввезених з закордону, технічний стан стан яких під питанням і може не задовольнити вимоги успішного проходження технічного огляду. Що може створити масові невдоволення водіїв і корупційні виклики.

Так на 2020 рік кількість ввезених вживаних автомобілів вік яких перевищував 5 років з закордону становила 272466 шт. [4]. Середній вік вживаних легковиків на внутрішньому ринку у 2022 році склав 17,7 року, імпортованих з-за кордону – 12,7 року [4]. Звичайно технічний стан таких авто під великим питанням. Проблема у каталізаторах та сажевих фільтрах, що необхідні для зменшення шкідливих викидів в атмосферу.

Каталізатори в середньому замінюють кожні 3–7 років років за середньостатистичної експлуатації автомобіля [5]. А коли вони виходять з ладу, автомеханіки вирізають відповідні деталі та ставлять обманки. Теж стосується і ввезених автомобілів, згідно слів голови Всеукраїнської Асоціації автомобільних імпортерів і дилерівв країну

ввозиться щорічно близько 500 тисяч вживаних авто, 90% з них – без каталізаторів [8].

Таким чином через екологічні вимоги, велика кількість приватних легкових авто можуть не пройти технічного огляду.

В Україні до 2011 року був обов'язковий технічний огляд всіх транспортних засобів будь-якої форми власності та виду, що створювало істотну корупційну складову [7]. Тоді обов'язковий технічний огляд проводила Державтоінспекція (ДАІ). Тоді використовувалася корупційна схема з підкупу «потрібної людини» з ДАІ і отримати талон про повну технічну справність.

У тому ж 2011 році обов'язковий техогляд для всіх авто скасували. Зараз згідно ЗУ «Про дорожній рух» обов'язковий техогляд не стосується:

- легкових автомобілів усіх типів, марок і моделей, причепів (напів-причепів) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоциклів, мопедів, мотоколясок та інших прирівняних до них транспортних засобів – незалежно від строку експлуатації;

- легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажних автомобілів незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них – із строком експлуатації до двох років;

- технічних засобів для агропромислового комплексу.

Проте, існуюча система державного контролю за процедурою обов'язкового техогляду, що доді, що зараз не відповідає вимогам Директиви № 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» [3]).

Постановою КМУ від 11 лютого 2015 р. № 103 створена Державна служба України з безпеки на транспорті має певні повноваження щодо забезпечення ТЗ (рейдові перевірки, технічні розслідування тощо), але аспекти нагляду за пунктами контролю ТЗ, передбачені Директивою № 2014/45/ЄС, потребують додаткового законодавчого врегулювання [6, с. 41].

З іншого боку створення одного контролюючого органу створить можливості повернення корупційної складової (підкупу посадовців цього відповідного органу).

Тому повернення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів має супроводжуватися удосконаленням існуючих механізмів у законодавчому регулюванні питання.

Отже, до 2011 року обов'язковий технічний огляд для всіх транспортних засобів супроводжувався корупційною складовою недобросовісного проходження такого контролю, через що, і був відмінений.

Сучасний стан законодавства не відповідає вимогам Директиви № 2014/45/ ЄС, а тому має бути удосконалений.

Введення обов'язкового техогляду для всіх транспортних засобів наразі є недоцільним через недосконалість законодавства.

### Література:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень : Закон України від 07.11.2015 № 5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3565-17#Text>

2. Про дорожній рух : Закон України від 29.10.2023 № 31. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/ed20231029#Text>

3. 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>

4. Аналітичне дослідження вторинного авторинку України. Інститут дослідження авторинку. URL: <https://eauto.org.ua/news/13-analitchne-doslidzhennya-vtorinnogo-avtorinku-ukrajini>

5. Заміна каталізатора. Demі Motors Recycling. URL: <https://demimotors.com/zamina-katalizatora-2/>

6. Кулик О. Реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на основі кращих європейських практик: дослідження / за ред. В. І. Іванова. 2019, ГО «Український центр європейської політики». 68 с.

7. Обов'язковий техогляд хочуть повернути: корупція чи турбота про безпеку, коментарі Володимира Місечко для видання Realist. MISECHKO&PARTNERS. URL: [https://misechko.com.ua/read/publication/obovyazkoviy\\_tekhoglyad\\_khochut\\_povernuti\\_koruptsiya\\_chi\\_turbota\\_pro\\_bezpeku\\_komentari\\_volodimira\\_misechko\\_dlya\\_vidannya\\_realist/](https://misechko.com.ua/read/publication/obovyazkoviy_tekhoglyad_khochut_povernuti_koruptsiya_chi_turbota_pro_bezpeku_komentari_volodimira_misechko_dlya_vidannya_realist/)

8. 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>