

АНАЛІЗ ОBOB'ЯЗKOBOTO TEХНІЧНОГО KONTPOЛЮ CTANУ KОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Дерюга І.М.

Харківський національний університет радіоелектроніки, каф. ІВТ,

м. Харків, Україна

e-mail: illia.deriuha@nure.ua

The article analyses the mandatory technical inspection of wheeled vehicles in Ukraine and its impact on road safety. The author examines the regulatory framework and procedure of technical inspection, the problem of the absence of mandatory technical inspection for non-commercial vehicles and corruption risks.

Технічний контроль – це перевірка відповідності об'єкта (продукції або процесу, від якого залежить її якість) встановленим технічним вимогам. Головною метою обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів (КТЗ) є забезпечення безпеки дорожнього руху. Автомобільна індустрія та законодавче регулювання у цій галузі постійно змінюються, що створює необхідність аналізу її нинішнього стану. Метою аналізу є оцінювання стану галузі обов'язкового технічного контролю КТЗ (далі – технічний контроль) на теперішній час відносно ефективності виконання нею своєї головної функції, тобто, забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основною нормативно-правовою базою для проведення технічного контролю є:

- Закон України «Про дорожній рух»;
- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012 № 710 «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі – Наказ);
- Постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 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» (далі – Порядок) [3].

Вимоги до засобів, за допомогою яких проводиться технічний контроль, виконується обслуговування та ремонт КТЗ, викладено у Технологічних вимогах до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 15.02.2012 №106. Зокрема, у них наведено повний перелік стандартів до всіх видів зазначеного обладнання [4].

Процедура технічного огляду стану КТЗ в Україні типово проходить наступним чином:

- замовник привозить КТЗ, повністю укомплектований та заправлений експлуатаційними рідинами, до суб'єкта проведення технічного контролю;
- проводиться зовнішній контроль з метою ідентифікації КТЗ та звірки ідентифікаційних номерів з даними реєстраційних документів;
- замовник сплачує вартість послуги, та здійснюється технічний контроль відповідно до Порядку;
- суб'єкт видає замовнику протокол перевірки технічного стану [3].

Порядок наразі встановлює позбавлення від обов'язкового технічного контролю легкових автомобілів, причепів, мотоциклів, мопедів та ін.; для таких, що не використовуються з метою отримання прибутку – безстроково, а для таких, що використовуються – із строком експлуатації до двох років. Також, у статтях 1.3.1-2 Порядку наведено повний перелік стандартів, які використовуються для ідентифікації КТЗ з метою визначення вимог і методів для його перевірки [2].

Зазначена норма створює проблеми через два фактори. По-перше, за даними відкритих джерел, на 2021 рік було зареєстровано 8.8 млн. легкових автомобілів, більшість з яких є приватними і звільненими від обов'язкового технічного контролю за даним Порядком. По-друге, середній вік українських автівок складає 22.7 років, що робить цей автопарк найстарішим у Європі. Перший фактор може здаватися дуже значним через потенційно великий ризик ДТП, викликаних технічними несправностями. Проте статистика Національної поліції за 2023 рік говорить, що їх відсоток від загальної кількості складає всього 0.17% (40 випадків відносно 23 462 загальних) [2]. Тобто, загрозу безпеці дорожнього руху через відсутність технічного контролю за цим фактором можна вважати нехтовно малою. Але другий фактор має значний вплив: старі автомобілі потребують частішого ремонту та обслуговування, що збільшує витрати їх власників. Старі машини зазвичай викидають більше забруднюючих речовин у навколишнє середовище, оскільки їхні системи нейтралізації можуть бути видалені з метою економії коштів. Оскільки технічний огляд некомерційних автівок не є обов'язковим, відповідальності за такі дії власники не несуть [3], і це створює значну загрозу для екологічного стану в країні. Міністерство інфраструктури пропонує відновити обов'язковий технічний огляд некомерційних автомобілів з 2022 року, але через повномасштабне військове вторгнення процес призупинено. Ця реформа впливає з Угоди про асоціацію з ЄС, а саме необхідністю відповідності законодавства Директиві 2014/45/ЄС, яка встановлює обов'язковий технічний контроль для всіх видів КТЗ [1]. Таким чином, реформа буде проведена лише після завершення війни.

Нинішня процедура технічного огляду з боку питання використовуваних стандартів та технічних вимог не має значних недоліків, бо багато з них є

міжнародними або базуються на них [4]. До того ж, українська галузь стандартизації постійно розвивається та проходить гармонізацію з європейськими стандартами, які вже довели свою ефективність.

З юридичного боку процедура має високі корупційні ризики через можливу підробку протоколів, які підтверджують придатність автомобіля до використання [1]. Хоча нинішній Порядок передбачає обов'язкову фіксацію процесу проведення технічного контролю, у якості доказів фіксації приймаються фотографії. Враховуючи сучасні досягнення у галузі обробки графічних матеріалів, їх наразі стає відносно нескладно підробити. Проблема можна вирішити декількома способами, зокрема:

- відеофіксацією процесу техогляду в «онлайн» режимі;
- введення блокчейн-системи для ведення реєстру виданих сертифікатів відповідності;
- підвищенням відповідальності за неправомірну видачу позитивних сертифікатів [1].

Список використаних джерел:

1. Громадська спілка “Ін-т досліджень авторинку”. Обов'язковий техогляд у 2023: бути чи не бути?. *Інститут досліджень авторинку*. URL: <https://eauto.org.ua/news/243-obov-yazkoviy-tehoglyad-u-2023-buti-chi-ne-buti> (дата звернення: 05.03.2024).

2. Патрульна поліція України. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. *Патрульна поліція України*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2024/01/12.2023.xlsx> (дата звернення: 05.03.2024).

3. 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 Каб. Міністрів України від 30.01.2012 р. № 137 : станом на 25 серп. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.03.2024).

4. Про затвердження Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу: Наказ М-ва інфраструктури України від 15.02.2012 р. № 106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0356-12#Text> (дата звернення: 05.03.2024).