

УДК: 351.811.123.2

DOI: <https://doi.org/10.32366/2709-9261-2021-2-2-100-108>

**Червінчук Андрій Васильович**,  
кандидат юридичних наук  
(*Донецький державний університет  
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг*)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

**Марценишин Юрій Ігорович**,  
кандидат юридичних наук  
(*Управління патрульної поліції в Закарпатській області,  
м. Ужгород*)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>



## КОНТРОЛЬ ПОЛІЦІЇ ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Статтю присвячено дослідженню питань державного контролю за технічним станом транспортних засобів. Констатовано, що парк автотранспортних засобів в Україні динамічно збільшується, а середній вік автомобілів становить 22,4 роки, що обумовлює запровадження дієвих механізмів контролю їх технічного стану. Визначено, що суб'єктом державного контролю технічного стану транспортних засобів є держава в особі Національної поліції України. Доведено, що функція державного контролю за технічним станом транспортних засобів Національною поліцією України реалізується шляхом перевірок суб'єктів проведення

обов'язкового технічного контролю та здійснення контролю технічного стану транспортних засобів під час їхньої експлуатації. Аргументовано необхідність запровадження заборони співробітником поліції експлуатації транспортного засобу як заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення та встановлення адміністративної відповідальності за порушення водіями заборони експлуатації транспортних засобів, винесеної компетентними органами.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху; контроль технічного стану транспортних засобів; заходи забезпечення провадження; Національна поліція України.

**Постановка проблеми.** Протягом 2020 року в Україні трапилося 535 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) через технічні несправності транспортних засобів, у тому числі 64 ДТП з постраждалими. Унаслідок цих аварій 14 людей загинуло та 55 осіб отримали травми. Хоч питома вага таких автопригод становить усього 0,32 % від загальної сукупності, їх кількість порівняно з попереднім роком суттєво зросла [1].

На заваді поширенню цього негативного явища мав би стати дієвий контроль поліції за технічним станом транспортних засобів та недопущення несправних транспортних засобів до участі в дорожньому русі. Однак чинне законодавство України не передбачає достатніх важелів для запобігання експлуатації транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає правилам, нормам і стандартам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання забезпечення безпеки дорожнього руху неодноразово ставали предметом досліджень провідних вітчизняних учених-адміністративістів: В. Б. Авер'янова, О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурки, В. М. Бевзенка, А. І. Берлача, Ю. П. Битяка, А. С. Васильєва, М. Ю. Веселова, В. М. Гаращука, В. В. Гаркуші, І. П. Голосніченка, Т. О. Гуржія, Є. В. Додіна, В. В. Доненка, Р. А. Калюжного, С. В. Ківалова, Ю. С. Коллера,

Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, С. Ф. Константинова, О. В. Кузьменко, Є. В. Курінного, В. І. Курила, М. В. Лошицького, Д. М. Лук'янця, Р. С. Мельника, О. М. Музичука, Н. Р. Нижник, В. І. Олефіра, О. І. Остапенка, В. П. Петкова, С. В. Петкова, Р. М. Пилипіва, О. П. Рябченко, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, В. К. Шкарупи та інших. Проте питання контролю поліції за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації наразі не мають дієвого врегулювання.

**Метою** наукової статті є визначення на основі аналізу чинного законодавства та позицій провідних учених проблемних питань державного регулювання у сфері контролю поліції за технічним станом транспортних засобів та напрацювання пропозицій щодо їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Технічний стан рухомого складу, що експлуатується на вулицях населених пунктів та автошляхах країни, є однією з основних складових частин безпеки дорожнього руху. Утримання транспортних засобів у стані, що відповідає вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, покладається на їх власників.

За даними Федерації роботодавців автомобільної галузі України, загальна кількість зареєстрованих в Україні транспортних засобів на кінець 2019 року становить 9,7 млн одиниць, з них 8,4 млн – легкові автомобілі. Отже, рівень автомобілізації в нашій країні досягає 232 автомобілі на 1000 жителів.

Водночас середній вік парку легкових автомобілів становить 22,4 роки [2].

З огляду на те, що початок інтенсивного оснащення автотранспортних засобів (далі – АТЗ) сучасними системами конструктивної безпеки припадає на 1990-ті роки й орієнтуючись на зазначену вікову структуру автомобільного парку, можна припустити, що сучасним вимогам конструктивної безпеки в ньому відповідає не більше 50 % легкових автомобілів, 30 % автобусів і 22 % вантажівок. А це означає, що по дорогах України сьогодні може пересуватися в цілому до 24 млн одиниць автотранспортних засобів, які не повною мірою відповідають сучасним вимогам безпеки конструкції [3].

На експлуатаційні властивості автомобіля суттєво впливають конструктивні особливості й технічний стан рульового керування, елементів підвіски та гальмівної системи. Також до факторів, від яких залежать експлуатаційні властивості автомобіля, слід зарахувати зміну технічного стану та жорсткості несучої системи в процесі експлуатації. Під час експлуатації автомобіля відбувається зміна технічного стану кузова (ушкодження внаслідок дорожньо-транспортних пригод, втомлювальне руйнування елементів кузова, корозія, порушення умов експлуатації автомобіля), що призводить до зміни розмірів перерізів і зазорів між деталями кузова, які з'єднуються, а також до зміщення контрольних точок основи кузова стосовно їх номінального положення [4].

Саме тому АТЗ з тривалим строком експлуатації потребують підвищеної уваги та контролю за технічним станом. Однак власники та водії транспортних засобів не завжди сумлінно виконують свої обов'язки щодо забезпечення належного технічного стану рухомого складу, тому досягнути високого рівня технічної готовності автотранспорту неможливо без дієвих заходів контролю з боку органів державної влади.

Ключовим суб'єктом державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні є держава, яка здійснює через відповідні державні органи свої функції. Наразі в Україні система державних органів, які прямо чи опосередковано наділені

повноваженнями з питань державного контролю у сфері транспортної безпеки в Україні або беруть у ньому участь, налічує доволі велику кількість відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування. До цих органів насамперед належать Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України. Проте безпосереднє виконання функцій держави у сфері здійснення контролю за транспортною безпекою в Україні покладено на органи виконавчої влади, серед яких провідне місце займають міністерства та інші центральні органи виконавчої влади. До таких органів передусім можна віднести Міністерство внутрішніх справ України та Національну поліцію України, Міністерство інфраструктури України, Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) [5].

Контроль за дотриманням власниками транспортних засобів, а також громадянами, посадовими та службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, які регламентують вимоги щодо технічного стану транспортних засобів, здійснюється уповноваженими підрозділами Національної поліції України.

Як і будь-який інший, контроль на транспорті базується на певних принципах. Їх виокремлення та обов'язковий розгляд зумовлені специфікою контролю, особливостями його здійснення, розмаїтістю застосування форм та методів спостереження за дотриманням учасниками транспортного процесу ustalених норм і правил. А. О. Собакарь виділяє такі принципи контролю за безпекою руху: 1) законності; 2) верховенства права; 3) цілеспрямованості; 4) гласності; 5) науковості; 6) системності; 7) регулярності; 8) плановості; 9) ефективності; 10) усебічності (універсальності); 11) об'єктивності; 12) реальності; 13) дієвості; 14) професіоналізму (компетентності); 15) повноти; 16) комплексності; 17) неупередженості; 18) оперативності; 19) економності; 20) взаємодії органів, що здійснюють контроль. Названі принципи прямо в законодавстві не закріплені. Їхня сукупність встановлена на підставі наукового узагальнення та аналізу нормативно-правових актів, якими регульовано діяльність органів контролю та їх посадових осіб [6].

Реалізація принципу законності відображається в нормах ст. 19 Конституції України, відповідно до якої органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Це означає, що контроль повинен відбуватися: у межах повноважень компетентного органу, що здійснює контроль, та його посадових осіб; з дотриманням процедур та термінів контролю, а також з відповідним правовим оформленням стадій і результатів контрольних заходів.

Натомість засоби реалізації поліцейського контролю за технічним станом транспортних засобів не мають чіткого нормативно-правового врегулювання. Функція державного контролю за технічним станом транспортних засобів Національною поліцією України реалізується шляхом перевірок суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю та здійсненням контролю технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації.

Необхідність періодичного огляду технічного стану транспортних засобів обумовлена вимогами Конвенції про дорожній рух, у якій наголошено, що в національному законодавстві країн-учасниць повинно бути визначено обов'язкове проведення технічних оглядів автомобілів, що використовуються для перевезення

пасажирів, які мають, крім сидіння водія, більше 8 місць для сидіння, та автомобілів, що використовуються для перевезення вантажів, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг, а також причепів до таких транспортних засобів. Національне законодавство повинно, за можливості, поширити ці вимоги на інші категорії транспортних засобів [7].

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих у відповідних територіальних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища. Він полягає в перевірці технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового й 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 та охорони навколишнього природного середовища [8]. Законом встановлено періодичність проходження обов'язкового технічного контролю для 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 більше двох років – кожні два роки; для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації – щороку; для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації – двічі на рік. Деякі категорії транспортних засобів взагалі не підлягають обов'язковому технічному контролю. Так, легкові автомобілі всіх типів, марок і моделей, причепи (напівпричепи) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби не підлягають обов'язковому технічному контролю незалежно від строку експлуатації. Стосовно 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 обов'язковий технічний контроль може бути проведений лише після двох років їх експлуатації. На кожний транспортний засіб, що пройшов обов'язковий технічний контроль і визнаний технічно справним, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію транспортного засобу.

Посадові особи суб'єктів обов'язкового технічного контролю несуть відповідальність за порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу. Частиною 1 статті 127-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) встановлена відповідальність за видачу документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, з порушенням порядку проведення перевірки технічного стану такого транспортного засобу. Частиною 2 цієї статті визнається також адміністративним правопорушенням видача документа про технічну справність

транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, без проведення перевірки його технічного стану [9].

Повноваженнями щодо складання протоколів про ці адміністративні правопорушення наділені уповноважені на те посадові особи органів Національної поліції України. Водночас порядок проведення перевірок суб'єктів обов'язкового технічного контролю поліцейськими, їх періодичність та коло питань, що підлягають з'ясуванню під час їх проведення, залишається невизначеним. Ця невизначеність спричинена відсутністю нормативно впорядкованого закріплення повноважень Національної поліції України під час здійснення контролю за суб'єктами господарювання, уповноваженими проводити обов'язковий технічний контроль, що, у свою чергу, не може сприяти ефективній діяльності як поліцейських, так і працівників суб'єкта технічного контролю. Здійснення функцій щодо поліцейського контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації також залишається невпорядкованим та потребує нормативного врегулювання.

Відповідно до п. 2 ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі, якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу.

Водночас, згідно з п. 2.4 (в) Правил дорожнього руху України, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306, дати поліцейському можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) зчитування інформації із самоклеїної мітки радіочастотної ідентифікації про проходження обов'язкового технічного контролю транспортним засобом, а також перевірку технічного стану зобов'язані лише водії тих транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю [10].

У разі порушення вимог щодо переобладнання транспортних засобів; порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв; виявлення технічних несправностей і невідповідності вимогам правил, норм, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також неуккомплектованості відповідно до призначення, експлуатація транспортних засобів забороняється. Також забороняється експлуатація незареєстрованих (неперереєстрованих) транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені чи підроблені, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає встановленим вимогам, або з номерними знаками, які закріплені в не встановлених для цього місцях, закриті іншими предметами чи забруднені, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернуті чи не освітлені, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках, передбачених законодавством, без чинного на території України поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»).

Учинення таких дій водіями транспортних засобів визнаються чинним законодавством України як адміністративні правопорушення, за які уповноважені співробітники Національної поліції України мають право накладати адміністративні стягнення, а у разі повторного вчинення деяких з цих проступків – складати

протоколи та направляти для розгляду до суду. Кількість виявлених поліцейськими фактів керування технічно несправними транспортними засобами з року в рік зростає (таблиця 1). Лише у 2020 році було оформлено 75281 таке правопорушення, у т.ч. 2539 стосовно водіїв транспортних засобів, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів [11].

Таблиця 1

**Кількість виявлених фактів експлуатації технічно несправних транспортних засобів співробітниками Національної поліції України у 2016–2020 рр.**

Період (рік)	Винесено поліцейськими постанов у справах про адміністративні правопорушення	
	за керування технічно несправним транспортним засобом (ч. 1 ст. 121 КУпАП)	за керування технічно несправним транспортним засобом, який використовується для надання послуг із перевезення пасажирів (ч. 2 ст. 121 КУпАП)
2016	12029	831
2017	31741	3404
2018	75046	6967
2019	70021	3239
2020	72742	2539

Правилами дорожнього руху України визначено, що експлуатація транспортних засобів забороняється згідно із законодавством. Однак механізм здійснення такого заходу адміністративного примусу, його юридичні наслідки, процедура, терміни заборони експлуатації та її процесуальне оформлення залишаються ще не визначеними. Цілком логічно, що рішення про заборону експлуатації транспортного засобу має ухвалювати особа, уповноважена на оформлення матеріалів справи про адміністративні правопорушення, тобто поліцейський, але ж такого заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення чинними нормами КУпАП не передбачено.

Раніше механізм заборони експлуатації транспортних засобів був чітко визначений українським законодавством. Так, до 2001 року посадова особа Державтоінспекції до усунення технічних несправностей мала право вилучити державний номерний знак транспортного засобу або затримати й доставити транспортний засіб на спеціальний майданчик, про що зазначалося у протоколі про адміністративне правопорушення. З 2008 по 2011 роки КУпАП передбачалася можливість тимчасового вилучення талона про проходження державного технічного огляду. У сучасних умовах вилучення будь-яких речей та документів в особи призводить до низки суперечок щодо конституційності такої норми, адже під час отримання, наприклад, номерного знака, володар транспортного засобу сплачує його повну вартість, а тому має право на власний розсуд розпоряджатися цим майном. Вилучення ж номерного знака порушує право цієї особи на приватну власність.

На нашу думку, більш доцільним було б заборонити експлуатацію транспортного засобу шляхом видачі поліцейським припису про заборону експлуатації транспортного засобу його водієві. Упровадження у службову діяльність практичних підрозділів Національної поліції України сучасних технологій дає змогу вести облік видачі приписів про заборону експлуатації транспортних засобів.

Для цього лише варто створити в Єдиній інформаційній системі Міністерства внутрішніх справ України підсистему обліку транспортних засобів, експлуатація яких заборонена. Зняття заборони на експлуатацію транспортних засобів потрібно здійснювати після усунення причин, які стали підставою для такої заборони, про що повноважною посадовою особою має бути складений відповідний акт. На підставі акта відповідні корегування повинні вноситися до Єдиної інформаційної системи МВС України. Контроль за виконанням приписів про заборону експлуатації транспортного засобу має здійснюватися поліцейськими під час виконання службових обов'язків з контролю за дорожнім рухом шляхом перевірки транспортного засобу за наявними базами даних інформаційно-пошукових систем. У разі невиконання припису про заборону експлуатації транспортного засобу та керування таким засобом попри заборону компетентного органу винна особа повинна притягатися до адміністративної відповідальності.

**Висновки.** Отже, з метою впорядкування адміністративно-правових відносин між Національною поліцією України та суб'єктами обов'язкового технічного контролю і власниками колісних транспортних засобів, підвищення рівня технічного стану авто-, мототранспорту та поліпшення безпеки дорожнього руху на вулицях населених пунктів та автошляхах країни, забезпечення гарантій прав і свобод громадян, пропонується:

1) на законодавчому рівні визначити повноваження поліцейських під час проведення перевірок суб'єктів господарювання, уповноважених на здійснення обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів та проведення перевірок технічного стану під час їх експлуатації;

2) внести відповідні зміни до КУпАП, у якому визначити заборону експлуатації транспортного засобу як захід забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, спрямований на припинення правопорушень;

3) уповноважити співробітників Національної поліції України на прийняття рішень щодо заборони експлуатації транспортних засобів у передбачених законом випадках шляхом видачі відповідного припису;

4) установити адміністративну відповідальність за порушення водіями заборони експлуатації транспортних засобів, винесеної компетентними органами.

#### Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 13.07.2021).
2. Три факти про автопарк України. URL: <https://fra.org.ua/uk/st/statistika/infoghrafika/tri-fakti-pro-avtopark-ukrayini> (дата звернення: 14.07.2021).
3. Мурашковська В. П., Кужельний Я. В., Скляр В. М., Следнікова О. С. Аналіз впливу технічного стану автомобіля на рівень аварійності на дорогах. *Технічна інженерія*. № 1 (87). 2021. С. 34.
4. Врадій І. О. Дослідження впливу зміни геометричних параметрів несучої системи легкового автомобіля на показники поворотності і стійкості. *Підвищення надійності машин і обладнання* : збірник тез доповідей VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів та аспірантів. Ч. II. Кіровоград : КНТУ, 2014. С. 6–8.

5. Коллер Ю. С. Державний контроль у сфері транспортної безпеки. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції) (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. С. 142.
6. Собакар А. О. Принципи державного контролю за безпекою руху транспортних засобів. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції) (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. С. 237.
7. Конвенція про дорожній рух ООН: міжнародний документ від 08.11.1968. URL: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_041) (дата звернення: 15.07.2021).
8. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 16.07.2021).
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 17.07.2021).
10. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-g>. (дата звернення: 18.07.2021).
11. Лист Департаменту інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України від 28.07.2021 № 315 зі 27/24/2-2021.

### References

1. Statystyka DTP v Ukraini [Accident statistics in Ukraine]. URL: <https://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (data zvernennia: 13.07.2021) [in Ukrainian].
2. Try fakty pro avtopark Ukrainy [Three facts about the car fleet of Ukraine]. URL: <https://fra.org.ua/uk/st/statistika/infoghrafika/tri-fakti-pro-avtopark-ukrayini> (data zvernennia: 14.07.2021) [in Ukrainian].
3. Murashkovska, V. P., Kuzhelnyi, Ya. V., Skliar, V. M., Sliednikova, O. S. (2021). Analiz vplyvu tekhnichnogo stanu avtomobilia na riven avariinosti na dorohakh [Analysis of the impact of the technical condition of the car on the level of accidents on the roads]. *Tekhnichna inzheneriia*. № 1 (87). S. 34 [in Ukrainian].
4. Vradii, I. O. (2014). Doslidzhennia vplyvu zminy heometrychnykh parametriv nesuchoi systemy lehkovo avtomobilia na pokaznyky povorotnosti i stiičnosti [Research of influence of change of geometrical parameters of bearing system of the car on indicators of turn and stability]. *Pidvyshchennia nadiinosti mashyn i obladnannia: zbirnyk tez dopovidei VIII Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii studentiv ta aspirantiv*. Kirovohrad: KNTU. Ch. II. S. 6–8 [in Ukrainian].
5. Koller, Yu. S. (2020). Derzhavnyi kontrol u sferi transportnoi bezpeky. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy XV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii)* (m. Kryvyi Rih, 13 lystopada 2020 roku). Kryvyi Rih. S. 142 [in Ukrainian].
6. Sobakar, A. O. (2020). Pryntsypy derzhavnogo kontroliu za bezpekoiu rukhu transportnykh zasobiv [Principles of state control over vehicle safety]. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy XV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii)* (m. Kryvyi Rih, 13 lystopada 2020 roku). Kryvyi Rih. S. 237 [in Ukrainian].
7. Konventsiiia pro dorozhnii rukh OON [United Nations Convention on Road Traffic]: mizhnarodnyi dokument vid 08.11.1968. URL: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_041) (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].
8. Pro dorozhnii rukh: Zakon Ukrainy vid 30.06.1993 № 3353-XII [On traffic: Law of Ukraine]. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (data zvernennia: 16.07.2021) [in Ukrainian].
9. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses]: Zakon Ukrainy vid 07.12.1984 № 8073-X. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (data zvernennia: 17.07.2021) [in Ukrainian].
10. Pro Pravyla dorozhnogo rukhu [About traffic rules]: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 № 1306. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-g> (data zvernennia: 18.07.2021) [in Ukrainian].
11. Lyst Departamentu informatsiino-analitychnoi pidtrymky Natsionalnoi politsii Ukrainy vid 28.07.2021 № 315 zi 27/24/2-2021 [Letter from the Department of Information and Analytical Support of the National Police of Ukraine dated July 28, 2021].



**Chervinchuk Andriy,**

PhD in Law

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

**Martsenyshyn Yuriy,**

PhD in Law

(Patrol Police Department in Zakarpattia Region, Uzhhorod)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>

---

### **POLICE CONTROL OVER THE TECHNICAL CONDITION OF VEHICLES**

---

The article is devoted to the study of state control over the technical condition of vehicles in Ukraine. The analysis of road accidents caused by operation of technically defective vehicles is carried out. It is stated that the fleet of vehicles in Ukraine is dynamically increasing, and the average age of cars is 22.4 years, which leads to the introduction of effective mechanisms to control their technical condition. It is determined that the subject of state control of the technical condition of vehicles is the state represented by the National Police of Ukraine. The basic principles of state control in the field of road safety are described. It is proved that the function of state control over the technical condition of vehicles by the National Police of Ukraine is implemented through inspections of the subjects of mandatory technical control and control of the technical condition of vehicles during their operation. An analysis of the administrative and jurisdictional powers of the National Police of Ukraine units in relation to persons who drive technically defective vehicles and economic entities authorized to carry out mandatory technical control. An effective mechanism for police control of the technical condition of vehicles during their operation, the procedure for issuing instructions, accounting and lifting the ban on the operation of vehicles by the Unified Information System of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. The necessity of introducing a ban on the operation of a vehicle by a police officer as a measure to ensure proceedings in cases of administrative offenses and the establishment of administrative liability for violations by drivers of the ban on the operation of vehicles, issued by the competent authorities. Authorize the employees of the National Police of Ukraine for decision-making on the prohibition of vehicles in cases provided by law by issuing an appropriate provision. Install administrative responsibility for violation of drivers of prohibition of vehicles made by the competent authorities.

**Key words:** road safety; control of technical condition of vehicles; measures to ensure proceedings; National Police of Ukraine.

Надіслано до редколегії 03.08.2021  
Рекомендовано до публікації 10.08.2021