

Володимира Добровольська¹

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ЩОДО АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. Вступ

Для різноманітних аспектів господарювання, у тому числі й перевезення автомобільним транспортом притаманним є застосування наглядово-контрольованих дій спеціально уповноваженими особами щодо якості транспортних засобів, їх ресурсів, механізмів, додаткового обладнання, тощо. Саме цей транспорт є складним, адже складається із чисельних механізмів й агрегатів, які повинні бути в належному стані задля безпечного й вдалого застосування. Зазначені дії є практичним виразом технічного контролю щодо перевезень автомобільним транспортом, як виду контролю у сфері господарювання. Технічний контроль є засобом попередження та виявлення порушень щодо самого транспортного засобу, його технічного стану, якості агрегатів і механізмів, які свідчать про його належний стан задля подальшої експлуатації. Вітчизняна нормативна база щодо технічного контролю потребує оновлення у зв'язку із зміною умов і порядку його проведення (модернізацією, цифровізацією, тощо) та міжнародними стандартами.

¹ Кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри господарського права і процесу, Національний університет «Одеська юридична академія»; vv_dobro@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9304-3792>.

Метою статті є аналіз та надання визначення технічного контролю щодо автомобільного транспорту як правової дефініції, з виокремленням його специфічних ознак й господарсько-правового регулювання.

Методологічну базу статті становлять загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, а саме: аналітичний, формально-логічний, порівняльно-правовий. Інформаційною базою є чинне законодавство України, навчальна та періодична література, а також Інтернет-ресурси.

2. Виклад основного матеріалу

У сфері господарювання важливим є дотримання умов якості засобів виробництва, технологічних процесів, обладнання, тощо. Зазначене можливо завдяки технічному контролю, який є частиною державного контролю з притаманними йому чинниками й ознаками, мета якого полягає в ретельній перевірці техніко-технологічного стану автомобільного засобу, який є джерелом підвищеної безпеки як для людей так й для природного середовища. Уряд визначив незадовільний стан технічного контролю як аспекту безпечного природного середовища, тобто, «за стратегічною ціллю «Забезпечення безпечного довкілля для населення»: у частині «Державне управління та контроль» низький рівень зарплат, застаріла матеріально-технічна база не дає змоги ефективно здійснювати технічний контроль» (Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року). Зазначене притаманне й для технічного контролю, об'єктом якого є автомобільний транспорт, як засіб здійснення перевезень, які, як правило, здійснюються на підставі різноманітних господарських договорів. Саме від технічного стану транспортного засобу залежить безпека його експлуатації, життя та здоров'я інших людей, стан природного середовища, тощо. Уряд вказує на проблемні аспекти технічного контролю, які пов'язані із забрудненням природного середовища та відсутністю моральної компенсації робітникам й належного сучасного обладнання для перевірки (обстеження) транспортних засобів.

У загальному сенсі поняття та ознаки технічного контролю у літературі, здебільшого, досліджують фахівці з технічних наук та

визначають, що «технічний контроль – це обов’язкова складова системи контролю якості продукції. Він є процесом перевірки дотримання технічних вимог, пред’явлених до якості продукції на всіх стадіях її виготовлення, а також виробничих умов і чинників, які забезпечують необхідну якість продукції і послуг. Система контролю якості продукції – це сукупність методів і засобів контролю і регулювання компонентів зовнішнього середовища, які визначають рівень якості продукції на стадіях стратегічного маркетингу, НІОКР і виробництва, а також технічного контролю на всіх стадіях виробничого процесу» (Volkov, 2015, р. 90). На думку інших «технічний контроль – це перевірка відповідності продукції або процесу, від якого залежить її якість, установленим вимогам. На стадії розробки продукції технічний контроль полягає в перевірці відповідності досвідченого зразка технічному завданню, технічній документації, правил оформлення, викладеним у ЕСКД; на стадії виготовлення він охоплює якість, комплектність, пакування, маркування, кількість пропонованої продукції, хід виробничих процесів; на стадії експлуатації полягає в перевірці дотримання вимог експлуатаційної та ремонтної документації.

Технічний контроль включає три основні етапи:

- отримання первинної інформації про фактичний стан об’єкта контролю, контрольованих ознаках і показниках його;
- отримання вторинної інформації – відхилень від заданих параметрів шляхом зіставлення первинної інформації з запланованими критеріями, нормами і вимогами;
- підготовка інформації для вироблення відповідних керуючих впливів на об’єкт, піддавався контролю» (Dubinyak, 2016, Р. 22). Для технічного контролю щодо автомобільного транспорту також наяві певні етапи, а саме: повна техніко-реєстраційна документація транспортного засобу; проведення перевірки щодо його показників та фіксування результатів.

Уточнює контрольно-наглядові дії щодо автомобільного транспорту ст. 35 Закону України «Про дорожній рух», за якою обов’язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів,

пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища. Усі технічні показники автомобільного транспорту повинні відповідати міжнародним та національним стандартам, які визначені у Наказі Міністерства інфраструктури України (Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки), за якими також відбувається його ідентифікація, а саме зазначено, що ТЗ ідентифікують, беручи до уваги вимоги стосовно конструкції та технічних характеристик, наведених у його реєстраційних документах, зокрема реєстраційних документах інших держав, у маркуванні, в експлуатаційній та (або) ремонтній документації, іншому інформаційному забезпеченні виробника, документах з питань переобладнання, які були чинними на дату реєстрації (перереєстрації), та відповідно до законодавства. Експлуатаційна характеристика транспортних засобів визначається Методикою, яка встановлює механізм оцінки (визначення вартості) колісних транспортних засобів (далі – КТЗ), а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Методи оцінки, передбачені цією Методикою, можуть використовуватися для оцінки самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, тракторів і комбайнів на колісних шасі, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку цих видів транспорту (Про підтвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів). Тобто, технічний контроль щодо будь-якого автомобільного засобу повинен починатися з його ідентифікації, задля того, щоб взяти або перевірити його експлуатацію на законних підставах. Подальші дії можуть бути здійснені шляхом візуального огляду та перевірки всіх механізмів або за допомогою спеціальних вимірювально-контролюючих приладів.

Також інші чисельні нормативні акти містять вимоги щодо проведення обов'язкового технічного контролю, його об'єктів – різноманітних транспортних засобів, періодичності і процедури. Так, Урядом затверджений Порядок проведення обов'язкового техніч-

ного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, який визначає процедуру проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, зареєстрованих уповноваженими органами МВС, за результатами якої встановлюється їх придатність до експлуатації або неможливість експлуатації, крім таких транспортних засобів (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), тобто практичним виразом технічного контролю є перевірка, за результатами якої приймається рішення про подальшу експлуатацію транспортного засобу або її заборону. Судова практика вказує на те, що «положеннями п. 19 зазначеного Порядку № 137 від 30.01.2012 р. визначено, що якщо протокол перевірки технічного стану застосовується як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду (на вимогу замовника), його видають акредитовані згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» виконавці відповідно до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів із зазначенням у протоколі слів такого змісту: «Міжнародний технічний огляд проведено». Тобто, положення п. 19 зазначеного Порядку №137 від 30.01.2012р. визначають застосування протоколу перевірки технічного стану як альтернативи Міжнародному сертифікату технічного огляду та не містить приписів щодо неможливості використання Міжнародного сертифікату технічного огляду, виданих акредитованими згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» виконавцями відповідно до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів» (Постанова Шостого апеляційного адміністративного суду від 21 серпня 2019 р.).

На думку фахівців «існуюча система ТО і ремонту сформувалася на базі спрощеної моделі функціонування транспортної інфраструктури: автомобіль в основному працює з прив'язкою до власного підприємству. При цьому вся обслуговуюча і ремонтна база була зосереджена в рамках конкретного ПАТ і всі види технічних

впливів здійснювалися їм самим. У існуючої системи ТО і ремонту негнучкість в частині забезпечення безвідмовної роботи автомобіля на лінії проявляється в одноманітності підходу до автомобілів різного віку: перелік операцій і періодичність ТО ідентичні і для нового автомобіля, і для автомобіля перед його капітальним ремонтом і списанням. Поступовий розвиток нових видів перевезень призвело до збільшення часу перебування рухомого складу далеко від основної виробничої бази, і, внаслідок цього, підвищувалася роль профілактичного ТО автомобілів. Тому створення гнучкої «адаптивної» системи контролю та управління технічним станом автомобіля з елементами індивідуального підходу до кожного конкретного автомобіля стало першочерговим завданням» (Volkov, 2013, p. 111; Zubritskas, 2004, p. 67). Також, Уряд визначив спеціальний порядок технічного контролю щодо спеціального транспорту, за яким технічному контролю підлягають легкові, вантажні, спеціалізовані автомобілі, тягачі колісні, тягачі-транспортери, трактори, шасі (автомобілів, спеціальних колісних машин, базового озброєння і техніки), майстерні рухомі для технічного обслуговування та ремонту, мотоцикли, причепа та напівпричепа, автобуси, вантажні та спеціалізовані автомобілі, що перевозять пасажирів (особовий склад) та небезпечні вантажі, що закріплені за органами, підрозділами, військовими частинами, формуваннями, закладами, установами та організаціями Національної гвардії, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту (далі – органи, підрозділи, військові частини) і включені до річного плану експлуатації та ремонту автомобільної техніки (Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Національної гвардії, Державної прикордонної служби, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту). Крім того, діє Порядок, який визначає основні завдання та процедуру проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Збройних Сил, зареєстрованих військовою інспекцією безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах (далі – військова інспекція) (Про затвердження порядку про-

ведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Збройних Сил). Можливо говорити про технічний контроль щодо транспортних засобів загального та спеціального призначення та виділяти його за характером як то обов'язковий та необов'язковий.

«Адаптивний» характер технічного контролю представляє собою модель «децентралізованої системи, яка складається з певного числа відносно невеликих центрів тестування, що повністю обслуговуються, які виконують як випробування, так і ремонтні роботи транспортного засобу (технічні перевірки, пов'язані з ремонтом ТЗ). У цій системі держава також займається тільки акредитацією та контролем учасників ринку (ринок відкритий для конкуренції). У Німеччині діє децентралізована система тільки для тестування. Послуга надається кількома акредитованими центрами тестування (TÜV Süd, TÜV Hessen, TÜV Nord, TÜV Thüringen, Dekra і т. д.), а також позаштатними експертами, які отримали ліцензію (ринок відкритий). Після лібералізації ринку конкуренція значно зросла. У Польщі існує децентралізована система тестування. Послуга надається кількома компаніями (відкритий ринок). Акредитація та моніторинг здійснюються органом технічного нагляду за автотранспортними засобами. Ціна регулюється і ідентична для всіх центрів тестування. Тобто, більшість країн ЄС в своїх межах, з дотриманням вимог *acquis* ЄС, створили ринки надання послуг з проведення періодичної технічної перевірки ТЗ (тобто децентралізовану систему). При цьому вказане не вплинуло на якість технічної перевірки, тобто на забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища. Разом з тим, в результаті створення відкритих ринків, споживачі таких послуг отримали переваги, як в зниженні вартості перевірок, так і зменшенні часу, який необхідний для проведення періодичної технічної перевірки» (Kulyk, 2019, р. 24). На нашу думку, в Україні теж за доцільне створити таку структуровану мережу центрів надання таких послуг, задля належного технічного нагляду й обслуговування транспортних засобів. Діяльність таких центрів повинна підлягати ліцензуванню та сертифікації щодо вимірювальних засобів технічного контролю.

Технічний контроль може бути внутрішнім, тобто це «контроль якості на підприємстві, який здійснюють виробники продукції та

виробничі майстри; робітники відділу технічного контролю (ВТК), робочі, переведені на самоконтроль, представники замовника на підприємстві (якщо це зазначено у контракті на поставку). До системи контролю якості на великих фірмах входять підрозділи випробувань на надійність, контролю матеріалів, перевірки макетів, дослідних зразків продукції» (Zahirnyak, Pererva, Maslak 2015, p. 228). На сьогоднішній день майже всі суб'єкти господарювання, як то фізичні або юридичні особи використовують транспортні засоби для здійснення своєї діяльності, а тому внутрішній технічний контроль є складовою правової роботи підприємства, формою якої повинні бути інструкції щодо порядку, періодичності та умов його проведення, накази та інші локальні акти. Також, зазначену форму контролю можливо визначити як технічний контроль корпоративного типу, який здійснюється спеціально уповноваженими особами суб'єкта господарювання, адже йому притаманний виробничий характер.

Господарсько-правові засади технічного контролю полягають в його суб'єктно-об'єктній складовій, тобто власниками автомобільного транспорту та\або учасниками перевезень є суб'єкти господарювання, а загальні засади технічного контролю визначає Закон України **«Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»**, який визначає державний контроль як діяльність уповноважених законом центральних органів виконавчої влади, їх територіальних органів, органів місцевого самоврядування, інших органів, у межах передбачених законом повноважень, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт, послуг, прийняттого рівня небезпеки для населення, навколишнього природного середовища. Крім того, відносини, які його опосередковують є організаційно-господарськими у розумінні норм ГК України. Також, автомобільний транспорт є об'єктом транспортної системи, «метою правової організації якої є її галузево-функціональне та структурно визначене відособлення в економіці (як господарського утворення), що забезпечується здійсненням господарської діяльності на різних видах транспорту, відповідним державним регулюван-

ням і правовим регулюванням, спрямованим на реалізацію заходів структурно-галузевої конвенгенції» (Klerikova, 2021, р. 99).

3. Висновки

Для сфери господарювання притаманним є контроль, як її управлінсько-наглядова складова державного або недержавного характеру, який здійснюється в порядку та на умовах, визначеними нормами чинного господарського та іншого законодавства. На нашу думку технічний контроль щодо автомобільних транспортних засобів представляє собою сукупність наглядово-контрольних дій щодо їх якісно-технічного стану, які здійснюються спеціально уповноваженими особами з обов'язковим документальним оформленням на постійних або періодичних засадах. Мета технічного контролю транспортних засобів – це попередження і виявлення техніко-експлуатаційних їх недоліків, задля безпеки дорожнього руху, життя людей, екологічності викидів, тощо.

Перспективним напрямком здійснення технічного контролю є широке застосування сучасних інформаційно-цифрових технологій задля діагностики, обстеження й огляду автомобільних транспортних засобів та їх складових частин.

Література:

1. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/>.
2. Інформаційні технології в технічній експлуатації автомобілів: навч. посіб. [кол. авт.: В.П. Волков, В.П. Матейчик, П.Б. Комов та ін.; за ред. В.П. Волкова]; Харків. нац. автомобільно-дорож. ун-т. Харків: ХНАДУ, 2015. 388 с.
3. Дубиняк Т.С. Технічний контроль якості. 2016. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <http://elartu.tntu.edu.ua/>.
4. Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічно-

- го стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012, р. № 710. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
5. Про підтвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів: Наказ Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003, р. № 142/5/2092. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 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 січня 2012, р. №137. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 7. Постанова Шостого апеляційного адміністративного суду від 21 серпня 2019 р. Справа № 550/574/19. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83754233>.
 8. Волков В.П. Интеграция технической эксплуатации автомобилей в структуры и процессы интеллектуальных транспортных систем. Под редакцией Волкова В.П. Донецк: Изд-во "Ноу-лидж", 2013. 398 с.; Зубрицькас И.И. Адаптивна система управління технічним состоянием автомобилей: монографія. Деп. ВІНІТИ, 2004. 136 с.
 9. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Національної гвардії, Державної прикордонної служби, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 серпня 2015 р. № 581. Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 10. Про затвердження порядку проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Збройних Сил: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. № 1225.

Інформаційний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>.

11. 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.
12. Економіка підприємства: магістерський курс: підручник. Ч. 2. М.В. Загірняк [та ін.]; ред. М.В. Загірняк, П. Г. Перерва, О.І. Маслак. Кременчук: ТОВ «Кременчуцька міська друкарня», 2015. 756 с.
13. Клепікова О. Господарська, економічна та транспортна система: основні підходи до визначення зв'язку між категоріями. Перші науки читання пам'яті професора Пронського Грацієлли Василівни: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 01 жовтня 2021 р.). За заг. ред. В.В. Поєдинок, С.Я. Вавженчука. Київ: Талком, 2021. С. 97–101.

References:

1. Pro zatverdzhennya Natsionalnoyi ekonomichnoyi stratehiyi na period do 2030 roku: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 03 berezhnya 2021 r. № 179. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://www.kmu.gov.ua/>.
2. Volkov V.P. (2015) *Informatsiyni tekhnolohiyi u tekhnichniy ekspluatatsiyi avtomobiliv* [Information technologies in technical operation of cars] Kharkiv: KHNADU (in Ukrainian).
3. Dubinyak T.S. (2016) *Tekhnichnyy kontrol yakosti*. [Technical quality control]. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <http://elartu.tntu.edu.ua/> (in Ukrainian).
4. Pro zatverdzhennya Vymoh do perevirky konstruktsiyi ta tekhnichnoho stanu kolisnoho transportnoho zasobu, metodiv takoyi perevirky: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrayiny vid 26.11.2012 r. № 710. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
5. Pro zatverdzhennya Metodyky tovaroznavchoyi ekspertyzy ta otsinky kolisnykh transportnykh zasobiv: Nakaz Ministerstva yustytseyi Ukrayiny ta Fondu derzhavnogo mayna Ukrayiny vid

- 24.11.2003 r. № 142/5/2092. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
6. Pro zatverdzhennya Poryadku provedennya obov'yazkovoho tekhnichnoho kontrolyu ta obsyahiv perevirky tekhnichnoho stanu transportnykh zasobiv, tekhnichnoho opysu ta zrazka protokolu perevirky tekhnichnoho stanu transportnoho zasobu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 30 sichnya 2012 r. № 137. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 7. Postanova Inshoho apelyatsiynoho administratyvnoho sudu vid 21 serpnia 2019 r. Sprava № 550/574/19. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83754233>.
 8. Volkov V.P. (2013) *Intehratsiya tekhnichnoyi ekspluatatsiyi avtomobiliv u struktury ta protsesy intelektualnykh transportnykh system*. [Integration of technical operation of cars into structures and processes of intelligent transport systems] Donetsk: Vyd-vo «Noulidzh», (in Ukrainian); Zubritskas I. I. (2004) *Adaptyvna systema keruvannya tekhnichnym stanom avtomobiliv*. [Adaptive control system of technical condition of cars] Dep. VINITI. (in Ukrainian).
 9. Pro zatverdzhennya Poryadku provedennya obov'yazkovoho tekhnichnoho kontrolyu transportnykh zasobiv Natsionalnoi hvardiyi, Derzhavnnoi prykordonnoi sluzhby, Derzhavnnoi spetsialnoi sluzhby transportu, Derzhavnnoi sluzhby spetsialnoi zv'yazku ta zakhystu informatsiyi, Operatyvno-ryatuvalnoi sluzhby tsyvilnoi zakhystu: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 12 serpnia 2015 r. № 581. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 10. Pro zatverdzhennya Poryadku provedennya obov'yazkovoho tekhnichnoho kontrolyu transportnykh zasobiv Zbroynykh Syl: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 30 lystopada 2011 r. № 1225. Informatsiynyy resurs. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
 11. Kulyk O. (2019) *Reformuvannya protsedury obov'yazkovoho tekhnichnoho kontrolyu transportnykh zasobiv na osnovi krashchykh yevropeyskykh praktyk*. [Reforming the procedure for mandatory technical control of vehicles based on European best practices] (in Ukrainian).

12. Zahirnyak M. V., Pererva P. H., Maslak O. I. (2015) *Ekonomika pidpryyemstva*. [Business Economics] Kremenchuk: TOV «Kremenchuts'ka mis'ka drukarnya» (in Ukrainian).
13. Klepikova O. (2021) *Hospodarska, ekonomichna ta transportna systemy: osnovni pidkhody do vyznachennya zv'yazku mizh katehoriyamy*. [Economic, economic and transport system: basic approaches to determining the relationship between categories] Proceedings of the *Pershii naukovi chytannya pam'yati profesora Pronskoyi Hratsiyelli Vasylivny (Ukrainian, Kyiv, October 01, 2021)*. (eds. Poyedynok V. V., S.YA. Vavzhenchuka S.YA.) Kyiv: Talkom, pp. 97–101.

Анотація

Дана наукова стаття присвячена дослідженню і визначенню технічного контролю щодо автомобільних транспортних засобів, з акцентом на його як самостійній певній специфічній правовій дефініції та спеціальних ознаках. Контроль є обов'язковою процедурою для деяких сфер господарювання, а транспортна сфера є найважливішою галуззю, яка задовільняє потреби населення й суб'єктів господарювання в перевезеннях, у тому числі й автомобільним транспортом.

Взагалі для сфери господарювання притаманним є наглядово-контрольно дії, які здійснюється уповноваженими особами, у тому числі й органів державної влади і місцевого самоврядування з метою дотримання норм законодавства щодо стандартів, якості, відповідності, тощо. Об'єктами зазначених дій можуть бути транспортні засоби, у тому числі автомобілі, їх агрегати, механізми, а процедура називається технічний контроль. Саме завдяки здійсненню технічного контролю автомобільний транспорт підтримується у належному стані та підлягає безпековому використанню.

Господарсько-правові засади технічного контролю полягають у тому, що він здійснюється щодо автомобільних засобів, які використовуються суб'єкти господарської діяльності для її здійснення і забезпечення. Завдяки позитивним висновкам технічного контролю суб'єкт господарювання може здійснювати перевезення, експлуатувати транспортний засіб належної якості з точки зору його технічних і технологічних характеристик. Технічний контроль, який здійснюється спеціально уповноваженими державними органами є засобом державного регулювання, мета якого полягає у виявленні й попередженні якісно-технічних порушень транспортного засобу, які виявляються за допомогою періодичних перевірок та оформлюються належним документом.

Технічний контроль може бути обов'язковим та необов'язковим, стосуватися різноманітним видам автомобільного транспорту, бути постійним та періодичним. Постійний здійснюється на корпоративних засадах, тобто перед кожною експлуатацією транспортного засобу спеціально уповноваженою особою суб'єкта господарювання з обов'язковим документальним оформленням.

Перспективою розвитку технічного контролю є здійснення його шляхом широкого застосування новітніх сучасних інформаційно-цифрових технологій, які дозволяють економити час й людські ресурси. Зазначені технології дозволяють проводити технічний контроль із забезпеченням високої якості у відповідності із чинними міжнародними стандартами й нормативами. Для цього необхідний постійний моніторинг міжнародних стандартів й нормативів, задля подальшого внесення змін у вітчизняне чинне транспортне законодавство, зокрема щодо автомобільних перевезень, це до Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про національну поліцію», тощо.

Ключові слова: технічний контроль, сфера господарювання, перевезення, якість, спеціально уповноважений орган, господарсько-правове забезпечення

Economic and Legal Principles of Technical Control of Motor Vehicles

Summary

This scientific article is devoted to the study and definition of technical control of motor vehicles, with an emphasis on it as an independent specific legal definition and special features. Control is a mandatory procedure for some areas of management, and the transport sector is the most important sector that meets the needs of the population and businesses in transportation, including road transport.

In general, the sphere of management is characterized by supervisory and control actions carried out by authorized persons, including public authorities and local governments in order to comply with legislation on standards, quality, compliance, etc. The objects of these actions may be vehicles, including cars, their units, mechanisms, and the procedure is called technical control. It is through technical control that road transport is maintained in good condition and subject to safe use.

The economic and legal principles of technical control are that it is carried out in respect of motor vehicles used by economic entities for its implementa-

tion and maintenance. Due to the positive conclusions of the technical control, the business entity can carry out transportation, operate a vehicle of proper quality in terms of its technical and technological characteristics. Technical control carried out by specially authorized state bodies is a means of state regulation, the purpose of which is to detect and prevent qualitative and technical violations of the vehicle, which are detected by periodic inspections and documented.

Technical control can be mandatory and optional, apply to various types of road transport, be permanent and periodic. Permanent is carried out on a corporate basis, ie before each operation of the vehicle by a specially authorized person of the business entity with mandatory documentation.

The prospect of developing technical control is its implementation through the widespread use of the latest modern information and digital technologies that save time and human resources. These technologies allow for technical control with high quality in accordance with current international standards and regulations. This requires constant monitoring of international standards and regulations, in order to further amend the current domestic transport legislation, in particular on road transport, the Laws of Ukraine "On Road Transport", "On Road Traffic", "On National Police", etc.

Keywords: technical control, sphere of management, transportation, quality, specially authorized body, economic and legal support.

Vladimira Dobrovolska – Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Economic Law and Process, National University "Odesa Law Academy"; vv_dobro@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9304-3792>.