УДК 342.9
DOI https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.2.54

ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ ЯК ЕЛЕМЕНТ МЕХАНІЗМУ ЗАПОБІГАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Ладиченко В.В.,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри міжнародного права
та порівняльного правознавства,
Національний університет біоресурсів
і природокористування України
ORCID: 0000-0002-7823-7572
e-mail: ndi_land_law@ukr.net

Світличний О.П.,
доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільного та господарського права,
Національний університет біоресурсів
і природокористування України
ORCID: 0000-0003-0485-3804
e-mail: jurist.slp@gmail.com

Піддубний О.Ю.,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри цивільного та господарського права,
Національний університет біоресурсів
і природокористування України
ORCID: 0000-0003-4867-4613
e-mail: piddubnyi@outlook.com

Ладиченко В.В., Світличний О.П., Піддубний О.Ю. Технічний контроль як елемент механізму запобігання адміністративним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Стаття присвячена аналізу технічного контролю як елемент механізму запобігання адміністративним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, яка включає дослідження сучасного адміністративного законодавства, присвячені вирішенню питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Звертається увага, що не дивлячись на те, що питання дорожнього руху та його безпеки є об'єктом багатьох наукових досліджень, проте існують практичні проблеми адміністративно-правового регулювання відносин у цій сфері, що значною мірою пов'язано із недостатньо чітко визначеним переліком транспортних засобів, що повинні проходити технічний контроль, строків проходження такого контролю та реалізації положень європейських директив у сфері безпеки дорожнього руху. Констатовано, що Директивою № 2009/40/ЄС встановлена вимога щодо обов'язковості проведення технічної перевірки транспортних засобів протягом усього їх життєвого циклу. Підкреслено, що ця вимога є світоглядною для розуміння європейської концепції забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначено, сучасний стан нормативно-правового забезпечення визначається Директивами № 2014/45/ ЄС та № 2014/47/ЄС, що замінили Директиву № 2009/40/ЄС. На цій підставі проаналізовано їх положення та встановлено, що метою Директиви № 2014/45/ЄС є транспортних засобів, що використовуються на дорогах загального користування. Директива № 2014/47/ЄС встановлює мінімальні вимоги до системи придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ, що пересуваються територіями держав-членів. Розкрито сучасний стан нормативно-правового регулювання здійснення обов`язкового технічного контролю в Україні. Акцентовано увагу на положеннях статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яка визначає характеристику транспортного засобу, за керування яким настає адміністративна відповідальність та статті 35 Закону України «Про дорожній рух», що містить виключення із загальної вимоги обов`язкового технічного контролю транспортних засобів. У висновках запропоновано впровадження європейської практики обов'язковості проведення

технічної перевірки ТЗ протягом усього їх життєвого циклу, а також наголошено, на необхідності виключити положення Закону України «Про дорожній рух», що регламентують види транспортних засобів, що не підлягають обов'язковому технічному контролю та встановити нові вимоги до проходження технічного контролю шляхом імплементації положень статті 5 Директиви № 2014/45/ЄС. Внесено пропозицію змінити статтю 121 КУАпП та встановити штраф за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ключові слова: адміністративні правопорушення, дорожній рух, безпека дорожнього руху, запобігання, адміністративна відповідальність, технічний контроль.

Ladychenko V.V., Svitlychnyy O.P., Piddubnyi O.Y. Technical control as an element of the mechanism for preventing administrative offences in the field of road safety.

The article is devoted to the analysis of technical control as an element of the mechanism for preventing administrative offences in the field of road safety, which includes research on current administrative legislation devoted to addressing issues of road safety. It is noted that despite the fact that the issue of road traffic and its safety is the subject of many scientific studies, there are practical problems with the administrative and legal regulation of relations in this area, which is largely due to the insufficiently clear definition of the list of vehicles that must undergo technical control, the timing of such control, and the implementation of European directives in the field of road safety. It has been established that Directive No. 2009/40/EC establishes a requirement for mandatory technical inspection of vehicles throughout their entire life cycle. It is highlighted that this requirement is fundamental to understanding the European concept of road safety. It is determined that the current state of regulatory and legal support is defined by Directives No. 2014/45/EU and No. 2014/47/EU, which replaced Directive No. 2009/40/EU. On this basis, their provisions are analyzed and it is established that the purpose of Directive No. 2014/45/EU is vehicles used on public roads. Directive No. 2014/47/EU establishes minimum requirements for the roadside inspection system for commercial vehicles travelling in the territories of Member States. The current state of regulatory and legal regulation of mandatory technical control in Ukraine is revealed. Attention is focused on the provisions of Article 121 of the Code of Ukraine on Administrative Offences, which defines the characteristics of a vehicle for which administrative liability applies, and Article 35 of the Law of Ukraine 'On Road Traffic', which contains exceptions to the general requirement for mandatory technical inspection of vehicles. The conclusions propose the introduction of the European practice of mandatory technical inspection of vehicles throughout their life cycle, and also highlight the need to exclude the provisions of the Law of Ukraine 'On Road Traffic' regulating the types of vehicles that are not subject to mandatory technical inspection and to establish new requirements for technical inspection by implementing the provisions of Article 5 of Directive No. 2014/45/EU. A proposal has been made to amend Article 121 of the Code of Administrative Offences and to establish a fine for violating the rules of driving or operating a vehicle in the amount of two hundred non-taxable minimum incomes.

Key words: administrative offences, road traffic, road safety, prevention, administrative liability, technical control.

Постановка проблеми. Забезпечення безпеки дорожнього руху має за мету попередження, запобігання та усунення явищ і небезпечних ситуацій, що загрожують життю і здоров'ю людей, майну громадян, підприємств, установ і організацій, і їх наслідків. Інтереси безпеки дорожнього руху будь-яких видів транспортних перевезень, охорона життя, здоров'я та майна громадян, захист їх прав, законних інтересів і майна – це основні пріоритети організації дорожнього руху і в Україні, і в зарубіжних країнах.

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху стосується не лише учасників дорожнього руху та виконання ними відповідних вимог безпеки, а й стану безпеки транспортних засобів. Задля забезпечення безпеки дорожнього руху, а також для дотримання стандартів екологічної безпеки відповідні органи держави регулюють порядок проходження технічного контролю транспортного засобу. В Україні проведення обов'язкового техогляду для всіх автомобілів скасували у 2011 році. Проте, неодноразово піднімалось питання відновлення обов'язкового технічного контролю для всіх транспортних засобів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в своїх наукових працях приділяли увагу такі вчені, як: М. Рудик надав правову характеристику зарубіжного досвіду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливостей його використання в Україні [1]; О. Погребняк розглянув концептуальні положення публічного адміністрування у сфері організації безпеки дорожнього руху [2]; Т. Гуржій визначив організаційні

засади державної політики у сфері безпеки дорожнього руху[3]; Л. Васечко та Е. Літвяков розглядали проблеми введення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів [4]; О. Кулик описувала реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів в Україні на основі кращих європейських практик [5].

Метою дослідження є вивчення підстав здійснення обов`язкового технічного контролю транспортних засобів, аналіз механізму запобігання адміністративним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, пошук ефективних моделей технічного контролю транспортних засобів, опрацювання європейського досвіду правового регулювання та формування пропозицій щодо його імплементації в Україні з метою підвищення безпеки дорожнього руху .

Виклад основного матеріалу. Порушення вимог безпеки експлуатації транспортних засобі часто тягне за собою серйозні наслідки. В. Хаврук наводить статистику дорожньо-транспортних пригод (ДТП) через несправність транспортного засобу. Так, до 2010 року в Україні частка ДТП через технічний стан становила 4% усіх подій, а в 10% випадків технічний стан істотно збільшує тяжкість ДТП, в той час як у Німеччині через технічний стан причиною ДТП є 10...25% від усіх ДТП. у США – 15...25%, у Франції – 20%, в Угорщині – 18...20%, в Данії – 11...12%.[6, с.241]

Ставши на європейський шлях свого розвитку Україна зобов`язалась імплементувати європейське законодавство в сфері безпеки дорожнього руху. В Європі питання технічного контролю транспортних засобів було регламентовано Директивою № 2009/40/ЄС.

В ЄС з 1 січня 2015 року було введено техконтроль на всі автомобілі. Україна, згідно з Угодою про асоціацію, мала імплементувати цю директиву в національне законодавство в 2015 році. Важливо, що Директивою № 2009/40/ЄС встановлювалася вимога щодо обов'язковості проведення технічної перевірки ТЗ протягом усього їх життєвого циклу. Ця вимога є світоглядною для розуміння європейської концепції забезпечення безпеки дорожнього руху. Тому, ЄС приділяє значну увагу регулюванню питань безпечності транспортних засобів, що рухаються дорогами його держав-членів, протягом усього їхнього життєвого циклу, як на стадії виробництва, введення в експлуатацію та першої реєстрації, так і під час безпосередньої експлуатації. Наявність на дорогах ЄС транспортних засобів, що мають технічні недоліки, підвищує ризик настання аварій, травм та смертельних наслідків.

В 2014 році було прийнято Директиви № 2014/45/ ЄС та № 2014/47/ЄС, що замінили Директиву № 2009/40/ЄС. Основною метою Директиви № 2014/45/ЄС є встановлення мінімальних вимог до режиму періодичних технічних випробувань ТЗ, що використовуються на дорогах загального користування. В свою чергу, Директива № 2014/47/ЄС встановлює мінімальні вимоги до системи придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних ТЗ, що пересуваються територіями держав-членів. Разом ці Директиви мають на меті підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища[5].

Підписавши угоду про асоціацію з ЄС, Україна зобов'язалася повернути технічний контроль для всіх автомобілів. Реалізувати це зобов'язання держава мала не пізніше, ніж за п'ять років після набуття чинності угоди в повному обсязі.

Тому знову постала необхідність уведення цієї процедури для всіх транспортних засобів. Водночас, це породило низку проблем, пов'язаних з тим, що в Україні є велика кількість вживаних автомобілів, технічний стан яких викликає питання та може не задовольнити вимоги успішного проходження технічного контролю.

Наразі правовими підставами здійснення обов`язкового технічного контролю в Україні є такі нормативно-правові акти:

– Закон України «Про дорожній рух» № 3353-XII від 30 червня 1993 року (зокрема, стаття 35, в якій безпосередньо визначено обов`язковість технічного контролю та зроблені виключення з нього);

– Постанова 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»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 31 травня 2012 року № 512 «Про затвердження Порядку формування загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, доступу до неї та встановлення розміру плати за надання таких послуг».

– Постанова Кабінету Міністрів України від 4 березня 2025 р. № 286 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 і від 31 травня 2012 р. № 512»;

Відповідно до Директиви № 2014/45/ ЄС технічний контроль придатності до експлуатації означає перевірку систем і компонентів транспортних засобів, призначену гарантувати, що транспортний засіб безпечно експлуатувати на дорогах загального користування, і що він відповідає необхідним і обов'язковим характеристикам щодо безпеки і збереження довкілля [7].

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.

Держава встановлює різні механізми забезпечення правомірної поведінки. Під механізмом правового регулювання в юридичній науковій літературі розуміється система правових засобів досягнення публічних чи приватних цілей учасниками правовідносин. Досліджуваний нами адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки дорожнього руху також складається із правових засобів, які передбачені чинним адміністративно-деліктним законодавством.

Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху полягає у застосуванні стягнень до учасників дорожнього руху за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту, шляхів. Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) передбачає адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку, й зокрема, в ньому є норми, що регламентують відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху [8]. Треба звернути увагу на думку О.Ю. Салманової, що як родовий об'єкт правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху визначає конкретні правовідносини, які регулюються та охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Аналіз цих норм свідчить, що вони спрямовані на суворе додержання порядку дорожнього руху, який забезпечує нормальну, р тмічну та чітку роботу автомобільного транспорту і тим самим створюють умови безпечного дорожнього руху [9]. На думку Ю.С. Коллера, під родовим об'єктом правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху необхідно розуміти передбачений стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах.

Безпосереднім об'єктом складу адміністративного правопорушення є конкретні суспільні відносини – суспільні відносини у сфері дорожнього руху, взяті під охорону конкретною статтею КУпАП [10].

Відповідальність за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу визначає стаття 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

На думку В. Гаркавої об'єктивною стороною адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху є система передбачених законом ознак, що характеризують зовнішній прояв конкретного протиправного діяння, яке посягає на сферу дорожнього руху, до яких належить, передусім, сама протиправна дія, а також шкідливі наслідки такої дії [11].

Частина 1 статті 121 КУпАП визначає характеристику транспортного засобу, за керування яким настає адміністративна відповідальність. Сюди віднесено несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація транспортного засобу забороняється, або транспортний засіб переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» обов`язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством. Стаття 35 цього закону прямо визначає обов`язковість технічного контролю транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі [12]. Однак, в цій же статті передбачено виключення – обов`язковому технічному контролю не підлягають:

– легкові автомобілі всіх типів, марок і моделей, причепи (напівпричепи) 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 причепи до них – зі строком експлуатації до двох років;

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

Таким чином, найпоширеніша категорія транспортних засобів – легкові автомобілі всіх типів, марок і моделей, причепи, мотоцикли, мопеди й інші прирівняні до них транспортні засоби не підпадають під необхідність обов`язкового технічного контролю. Сфокусуємо дослідження на легкових автомобілях, що є важливим з точки зору безпеки дорожнього руху.

Європейський досвід, зокрема, Директива № 2014/45/ЄС визначає такі категорію транспортних засобів як М1 – Т3, спроектовані і виготовлені в основному для перевезення осіб та їх багажу, що

складається не більше ніж з восьми місць для сидіння крім місця сидіння водія. Для неї передбачено періодичність проведення технічного контролю 4 роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні 2 роки. Окрім цього, стаття 5 Директиви № 2014/45/ЄС визначає, що без огляду на дату останнього технічного контролю придатності до експлуатації транспортного засобу, держава-член або відповідний компетентний орган можуть вимагати проведення технічного контролю придатності до експлуатації раніше ніж 4 роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні 2 роки, у таких випадках:

– після аварії, яка зачепила основні компоненти, що стосуються безпеки транспортного засобу, такі як колеса, підвіску, зони деформації, системи подушок безпеки, кермо чи гальма;

– якщо було змінено чи модифіковано системи та компоненти безпеки чи екологічного впливу транспортного засобу;

– якщо змінився володілець реєстраційного свідоцтва транспортного засобу;

– якщо загальний пробіг транспортного засобу досяг 160 000 км;

– у випадках істотного впливу на дорожню безпеку [7].

Реалізація Україною в повній мірі змісту Директиви № 2014/45/ЄС повинна вплинути на ввезені до нашої держави автомобілі, що експлуатувалися в США та виготовлені за технічними вимогами саме для американського ринку, які, певною мірою, відрізняються від європейських вимог щодо конструкції ТЗ, їхнього обладнання та частин (зокрема стосовно світлових приладів, лобового скла та ін.). Такі автомобілі часто пережили серйозні аварії, що могли вплинути на стан ТЗ.

Іншим аспектом є лавиноподібне ввезення в Україну великої кількості вживаних автомобілів європейської та іншої реєстрації, які невідомо чи відповідають мінімальним технічним вимогам для безпечного їх експлуатування, в тому числі за екологічними параметрами.

Виходячи із концепції обов'язковості проведення технічної перевірки ТЗ протягом усього їх життєвого циклу важливим обмеженням є пробіг в 160 000 км. Вважаємо справедливим, що автомобілі з великим пробігом повинні проходити періодичний технічний контроль частіше, можливо 1 раз на рік. Виходячи з цього, для забезпечення безпеки дорожнього руху держава повинна змінити законодавство та імплементувати положення Директиви № 2014/45/ЄС в повній мірі.

Суб'єктом адміністративної відповідальності за статтею 121 виступають водії транспортних засобів.

Санкція за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу передбачена у вигляді штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. На сьогоднішній момент це 340 грн.

Як зазначає М. Кисельова, КУпАП передбачені наступні види стягнень: попередження, штраф, оплатне вилучення транспортних засобів (призначається і як основне, і як додаткове стягнення), громадські роботи, позбавлення права керування транспортним засобом, адміністративний арешт, при чому у переважній кількості випадків, таке покарання, як позбавлення права керування транспортним засобом як додаткове покарання [13]. Тому, штраф буде основним та єдиним видом стягнення за вказане в частині 1 статті 121 КУАпП правопорушення.

В. Тімашов та Я. Грицаєнко аналізуючи законодавство України у сфері адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, роблять висновок, що найпоширенішим стягненням за правопорушення є штраф, тобто грошове стягнення, що впливає на майнові інтереси правопорушника. Щодо розміру накладення штрафу, важливо, щоб він був вагомим і став би запобіжним заходом щодо вчинення порушень правил дорожнього руху. Тому найчастіше встановлюється верхня й нижня межі, тобто кінцева сума штрафу залежить від характеру вчиненого правопорушення й особи правопорушника [14].

Вважаємо, що встановлена сума штрафу за експлуатацію транспортних засобів без належного технічного контролю не відповідає стану суспільної небезпеки та штраф має бути збільшений. Тут можливо провести аналогію із санкцією частини 2 статті 126 КУАпП – Керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, або передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом, тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Виходячи із необхідності забезпечення безпеки дорожнього руху і запобігання загроз через експлуатацію транспортних засобів без належного технічного контролю їх стану пропонуємо встановити штраф за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Висновки Підсумовуючи, слід сказати, що безпека дорожнього руху залишається актуальним питанням національного законодавства. Держава прагне покращити ситуацію на українських автошляхах, застосовуючи європейський досвід правового регулювання, але поки що не всі норми належним чином імплементовані, що ускладнює практичне забезпечення безпеки дорожнього руху.

Пропонуємо впровадження європейської практики обов'язковості проведення технічної перевірки ТЗ протягом усього їх життєвого циклу. Для цього слід змінити положення статті 35 Закону України «Про дорожній рух» та виключити положення, що регламентують види транспортних засобів, що не підлягають обов'язковому технічному контролю.

Пропонуємо імплементувати повністю положення Директиви № 2014/45/ЄС та забезпечити європейські стандарти технічного контролю. В Законі України «Про дорожній рух» встановити обов`язковість проведення технічного контролю придатності до експлуатації не раніше ніж 4 роки з дати виготовлення транспортного засобу, потім кожні 2 роки. Встановити щорічний обов`язковий контроль транспортних засобів після аварії, яка зачепила основні компоненти, що стосуються безпеки транспортного засобу, такі як колеса, підвіску, зони деформації, системи подушок безпеки, кермо чи гальма; у разі, якщо було змінено чи модифіковано системи та компоненти безпеки чи екологічного впливу транспортного засобу; якщо змінився володілець реєстраційного свідоцтва транспортного засобу; якщо загальний пробіг транспортного засобу досяг 160000 км; у випадках істотного впливу на дорожню безпеку. Внести зміни до статті 121 КУАпП та встановити штраф за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Зазначені зміни, на нашу думку, сприятимуть покращенню забезпечення безпеки дорожнього руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Рудик М.М. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні. *Аналітично-порівняльне правознавство*, 2025, № 4. Том 2, с. 317–321. DOI https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.04.2.52.
2. Погребняк О.Г. Концептуальні положення публічного адміністрування у сфері організації безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2024. № 4. С. 648–654 DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.4.91.
3. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху – теоретико-правові та організаційні засади: дис. докт. юрид. наук. К., 2011. 501 с.
4. Васечко Л.О., Літвяков Е.М. Проблеми введення обов'язкового технічного огляду для всіх транспортних засобів у майбутньому. *Публічне право*, 2023, № 4 (52), с. 5–13. DOI 10.32782/2306-9082/2023-52-1.
5. Кулик Ольга Реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів в Україні на основі кращих європейських практик К. Український центр європейської політики. 2019 67 с. URL: https://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2020/08/techoglyad_WEB_UPD.pdf.
6. Хаврук В.О. Аналіз безпеки автотранспортних засобів і сучасного стану системи обов'язкового технічного контролю автомобільного транспорту в Україні. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: технічні науки 2020 № 5. Том 31 (70), с. 239–247. DOI https://doi.org/10.32838/2663-5941/2020.5/39.
7. Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_034-14#n174.
8. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text.
9. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Національний університет внутрішніх справ. Харків, 2002. 20 с.
10. Коллер Ю.С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2011. № 2. С. 134–138. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2011_2_30.
11. Горкава, В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету Львівська політехніка*. Серія: Юридичні науки 2017. № 865, с. 190–197. URL: https://ena.lpnu.ua/handle/ntb/43409.
12. Закон України «Про дорожній рух» № 3353-XII від 30 червня 1993 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text.
13. Кисельова М.С. Нормативно-правове регулювання відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*, 2023 № 6, с. 457–461. DOI https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.06.78.
14. Тімашов В., Грицаєнко Я. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4, с. 186–191. DOI https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.31.