

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАКОНОДАВСТВА З ПИТАНЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Червінчук А. В., Пилипенко Є. О., Атаманенко Ю. Ю.

ВСТУП

Розглядаючи питання зміцнення безпекового середовища в контексті внутрішньої безпеки держави, неможливо оминати увагою одну з найвагоміших складових публічного порядку та безпеки – безпеки дорожнього руху.

24 лютого 2022 року у зв'язку із повномасштабною військовою агресією росії проти України Указом Президента України № 64/2022¹ на всій території нашої держави було введено воєнний стан. Рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні і в довоєнні часи був одним із найвищих серед європейських країн, а воєнні дії, вимушена внутрішня та зовнішня міграція, руйнування транспортної інфраструктури ще погіршили стан безпеки дорожнього руху, а тим самим і стан безпекового середовища у державі в цілому. Лише протягом восьми місяців 2023 року було скоєно 15041 дорожньо-транспортну пригоду (ДТП), що у порівнянні з минулим роком є більшим на 38 % (за 8 місяців 2022 року було скоєно 10 909 ДТП); кількість загиблих складає 1870 осіб, що на 16 % більше за попередній рік (у 2022 році у ДТП загинуло 1607 осіб), і кількість травмованих осіб складає 18 986 осіб, що на 39 % більше за 2022 рік (13 675 осіб було травмовано за аналогічний період 2022 року). Такі показники свідчать про катастрофічний стан транспортної безпеки на території нашої держави. Зважаючи на це, навіть в умовах війни Верховна Рада України як законодавчий орган держави продовжує роботу із законодавчого врегулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та побудови безпекового середовища для кожного члена нашого суспільства.

Протягом 2023 року у Верховній Раді України було зареєстровано близько двадцяти законопроектів, що спрямовані на врегулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху та сприяння зменшенню кількості випадків дорожньо-транспортного травматизму. Умовно їх можна поділити на дві групи: 1) проекти регулятивних

¹ Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України № 64/2022 від 24.02.2022 року. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>

законів, що регламентують суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху; 2) законопроекти щодо юридичної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Задля визначення потенційного впливу на дорожню безпеку проектів законів необхідно дослідити позитивні й дискусійні сторони кожного з них.

1. Аналіз проектів регулятивних законів, що регламентують суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху

Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху» № 8353 від 12 січня 2023 року²

Зазначеним законопроектом запропоновано зміни до ст. 43 «Планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух»³, адже, на думку суб'єкта законодавчої ініціативи існуюча система планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху є недосконалою, не враховує необхідності взаємозв'язку між загальнодержавними, регіональними та місцевими планувальними документами. Також, діючий правовий механізм планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не враховує необхідності контролю затвердження та виконання запланованих заходів. Вказане призводить до того, що у більшості територіальних громад взагалі не приймаються планувальні документи щодо підвищення безпеки дорожнього руху. В населених пунктах, де такі документи приймаються, вони враховують лише окремі напрями щодо підвищення безпечності доріг, рідше щодо підвищення безпечної поведінки учасників дорожнього руху. Виконання заходів по затвердженим планувальним документам відбувається формально. Прийняття законопроекту дозволить змінити підхід до планування заходів у сфері підвищення безпеки дорожнього руху, забезпечить відповідність заходів загальнодержавного, регіонального та місцевого рівнів та врахування проблем територіальних громад, регіонів при плануванні загальнодержавних заходів.

² Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху : проект Закону України від 12.01.2023 року № 8353. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41179>

³ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-XII. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

Згідно із законопроектом пропонується викласти в новій редакції статтю 43 Закону України «Про дорожній рух», зокрема: 1) передбачити необхідність затвердження планувальних документів щодо підвищення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях; 2) визначити, що планувальні документи обов'язково включають напрями щодо підвищення ефективності превентивної та поставарійної діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) передбачити необхідність звітування про виконання планувальних документів на всіх рівнях управління безпекою дорожнього руху та оприлюднення як самих планувальних документів, так і звітів про їх виконання.

Основні положення вищезазваного законопроекту загалом заслуговують підтримки, але від містить низку недоліків редакційно-технічного характеру. Під час доопрацювання цього законопроекту задля дотримання лаконічності викладення правових норм та уникнення зайвих повторів ідентичних фраз доцільно об'єднати абзаци, що мають загальну ідею. Крім того, варто врахувати, що ухвалення рішень з питань підвищення безпеки дорожнього руху як на загальнодержавному, так і регіональному та місцевому рівнях має бути виваженим і науково обґрунтованим, планувальні документи повинні передбачати наукову складову. Зокрема, доцільно у загальнодержавній та регіональних стратегіях визначати пріоритетні напрями наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, планах усіх рівнів – конкретні наукові заходи, програмах – джерела та обсяги фінансування наукових робіт та заходів.

З урахуванням цього, статтю 43 Закону України «Про дорожній рух» пропонується викласти в такій редакції:

«Стаття 43. Планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху

Планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху здійснюється на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях.

Планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху здійснюється шляхом розроблення та затвердження стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів по їх виконанню та програм підвищення безпеки дорожнього руху.

Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плани заходів по їх виконанню, програми підвищення безпеки дорожнього руху відповідних рівнів затверджуються відповідно Кабінетом Міністрів України, обласними, районними, сільськими, селищними, міськими радами.

Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху:

визначає основні проблеми щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в державі, регіоні, в межах територіальної громади;

містить аналіз цілей, заходів, які вживались, та їх результатів за попередній період, причин, що не дозволили досягти визначених цілей та невиконання заходів;

визначає цілі, які планується досягти;

визначає напрями діяльності, які дозволять досягнути поставлених цілей.

План заходів по виконанню стратегії підвищення безпеки дорожнього руху передбачає конкретні визначені заходи, розроблені по кожному із напрямів стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, їх виконавців, строки виконання та передбачуваний результат виконання.

Програма підвищення безпеки дорожнього руху визначає заходи, передбачені стратегією підвищення безпеки дорожнього руху та планом заходів по її виконанню, які потребують додаткового фінансування для їх досягнення. Програмою підвищення безпеки дорожнього руху визначаються конкретні заходи, їх виконавці, строки виконання, передбачуваний результат виконання, вартість таких заходів, джерела їх фінансування.

Планувальні документи загальнодержавного, регіонального та місцевого рівнів у сфері підвищення безпеки дорожнього руху повинні включати заходи щодо:

забезпечення безпеки автомобільних доріг з високою частотою аварій або потенційними факторами ризику аварій та вжиття інших заходів, направлених на підвищення безпечності автомобільних доріг;

заміни, технічного обслуговування та огляду транспортних засобів та інших дій, направлених для підвищення безпеки транспортних засобів;

навчання водіїв, працівників у сфері транспорту, дітей у дитячих садочках, школах, закладах вищої освіти та інші заходи, що стосуються підвищення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;

підвищення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом;

безпечного транспортування небезпечних речовин та інші заходи, що стосуються підвищення безпеки перевезення вантажів;

аварійно-рятувальних робіт, надання домедичної та медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

гарантування належної компенсації потерпілим від дорожньо-транспортної пригоди;

нормативно-правових документів, необхідних для підвищення безпеки дорожнього руху;

наукового забезпечення підвищення безпеки дорожнього руху.

Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху, план заходів по її виконанню, програма підвищення безпеки дорожнього руху

затверджуються один раз на п'ять років та підлягають оприлюдненню на офіційному вебсайті визначеного Кабінетом Міністрів України центрального органу виконавчої влади. Сільські, селищні, міські ради, районні та області ради зобов'язані направити для оприлюднення визначеному Кабінетом Міністрів України центральному органу виконавчої влади планувальні документи протягом десяти днів з дати їх затвердження.

Про стан безпеки дорожнього руху та виконання планувальних документів Кабінет Міністрів України щорічно звітує перед Верховною Радою України.

Сільський, селищний, міський голова щорічно звітує про стан безпеки дорожнього руху та виконання планувальних документів на сесії сільської, селищної, міської ради. Звіт сільського, селищного, міського голови разом із рішенням сільської, селищної, міської ради про схвалення чи несхвалення звіту направляється районній раді та визначеному Кабінетом Міністрів України центральному органу виконавчої влади.

Голова районної державної адміністрації щорічно звітує про стан безпеки дорожнього руху та виконання планувальних документів на сесії районної ради. Звіт голови районної державної адміністрації включає інформацію про звіти сільських, селищних, міських голів. Звіт голови районної державної адміністрації разом із рішенням районної ради про схвалення чи несхвалення звіту направляється обласній раді та визначеному Кабінетом Міністрів України центральному органу виконавчої влади.

Голова обласної державної адміністрації щорічно звітує про стан безпеки дорожнього руху та виконання планувальних документів на сесії обласної ради. Звіт голови обласної державної адміністрації включає інформацію про звіти голів районних державних адміністрацій. Звіт голови обласної державної адміністрації разом із рішенням обласної ради про схвалення чи несхвалення звіту направляється визначеному Кабінетом Міністрів України центральному органу виконавчої влади.

Звіти про стан безпеки дорожнього руху та про виконання планувальних документів повинні включати інформацію про результати виконання кожного із заходів, передбачених планувальними документами, про заходи, по яким не досягнуто запланованих показників, причини недосягнення та заходи, які заплановані вжити для їх досягнення.

Визначений Кабінетом Міністрів України центральний орган виконавчої влади оприлюднює планувальні документи та звіти про їх

виконання разом з відповідними рішеннями місцевих рад протягом десяти днів з дати їх надходження».

Оскільки запропонованою редакцією ст. 43 передбачається, що Кабінетом Міністрів України визначається центральний орган виконавчої влади, який оприлюднює стратегії, плани та програми відповідних рівнів, а також звіти про їх виконання разом з відповідними рішеннями місцевих рад, слід також доповнити ст. 4 Закону України «Про дорожній рух» положеннями щодо відповідної компетенції Кабінету Міністрів України, зокрема:

«Стаття 4. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить:

підготовка проектів законів, нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;

розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний);

визначення порядку оприлюднення планувальних документів у сфері підвищення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях, звітів про їх виконання».

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» № 8356 від 12 січня 2023 року⁴

Одним із напрямів впровадження культури безпечної поведінки на дорозі є забезпечення вивчення Правил дорожнього руху, починаючи з дошкільного віку. Вивчення правил безпечної поведінки має базуватися на тій ролі, яку діти виконують у дорожньому русі: пішоходи, велосипедисти, пасажери. У навчанні мають бути враховані вікові особливості дітей дошкільного віку, дітей молодшої та старшої школи. Набуття компетентності безпечного дорожнього руху має стати одним із результатів навчання, що забезпечить успішну соціалізацію дітей. На цей час вивчення Правил дорожнього руху в закладах освіти не

⁴ Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху : проект Закону України від 12.01.2023 року № 8356. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41186>

ставить метою набуття дітьми компетентності безпечної поведінки на дорогах, що впливає як на рівень знань, що отримують діти, так і на можливість практичного їх застосування.

Проектом Закону передбачається внесення змін до законів України «Про освіту» «Про дошкільну освіту», «Про загальну середню освіту», до яких пропонується внести норми щодо відображення у стандартах освіти обов'язковості набуття дітьми знань стосовно безпечного дорожнього руху. Необхідне залучення до вивчення Правил дорожнього руху батьків, які своїми настановами та поведінкою мають сприяти набуття дітьми вказаної компетентності.

Зокрема, згідно із законопроектом у Законі України «Про освіту»⁵ пропонується доповнити перелік ключових компетентностей, що мають формуватися в межах повної загальної середньої освіти, із внесенням до нього такої компетентності, як «компетентність безпечного дорожнього руху». Визначено, що педагогічні, науково-педагогічні та наукові працівники зобов'язані сприяти формуванню навичок безпеки дорожнього руху.

З урахуванням цього, варто відзначити, що безпека дорожнього руху визначається як стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей і вантажів гужовим та механічними транспортними засобами, а також без транспортних засобів дорогами, що регламентовано спеціальними правовими нормами, урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами. Разом з тим, відповідно до ст. 1 Закону України «Про освіту» компетентність – це динамічна комбінація знань, умінь, навичок, способів мислення, поглядів, цінностей, інших особистих якостей, що визначає здатність особи успішно соціалізуватися, провадити професійну та/або подальшу навчальну діяльність. Враховуючи, що компетентність ототожнює певну сукупність вмінь та навичок особи у конкретній сфері діяльності, то більш коректним з точки зору відображення процесу здобуття конкретною особою нових знань буде застосування такого словосполучення: «компетентність у сфері безпеки дорожнього руху».

Здобувачі освіти беруть участь у дорожньому русі безпосередньо як його учасники. Щодо формування конкретних навичок поведінки (доведених до автоматизму способів виконання певних дій) мова йде саме про дії фізичної особи, про удосконалення її поведінки, участі у

⁵ Про освіту: Закон України від 05.09.2017 року № 2145-VIII. Дата оновлення: 02.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

певній діяльності чи процесі, а не формування навичок певного стану захищеності прав і свобод людини, чим характеризується безпека дорожнього руху. У зв'язку з цим, більш коректним у формулюванні правової норми є застосування такого словосполучення, як «безпечної участі у дорожньому русі» після слів «формуванню навичок...».

Згідно з вищеназваним законопроектом до статті 22 Закону України «Про дошкільну освіту»⁶ запропоновано внести доповнення, які визначають, що базовий компонент дошкільної освіти містить вимоги до рівня знань дитини про безпеку дорожнього руху.

Разом з тим, враховуючи, що базовий компонент містить вимоги до рівня знань дитини за всіма елементами освітньої програми, виділення базового компоненту окремо за критерієм рівня знань про безпеку дорожнього руху є недоречним та таким, що зайво нагромаджує правову норму.

Формування у дитини навичок безпечної участі у дорожньому русі має бути невід'ємною частиною саме освітньої програми, вимоги до формування якої передбачені ст. 23 Закону України «Про дорожній рух»⁷.

Аналізований законопроект також передбачає закріплення обов'язку батьків та осіб, які їх замінюють «настановленням і особистим прикладом формувати у дитини навички безпеки дорожнього руху».

Між тим, відповідно до вимог ст.ст. 150, 151 Сімейного кодексу України (СК України)⁸ батьки зобов'язані виховувати дитину, дбати про її здоров'я, духовний та моральний розвиток, забезпечити здобуття дитиною освіти та готувати її до самостійного життя. У зв'язку із цим, батьки чи особи, що їх замінюють, повинні формувати у дитини навички безпечної їх участі у дорожньому русі. Тому конкретний спосіб формування таких навичок зазначати у статті немає потреби, адже батьки на власний розсуд мають право обирати форми та методи виховання, крім тих, які суперечать закону, моральним засадам суспільства.

⁶ Про дошкільну освіту : Закон України від 11.07.2001 року № 2628-III. Дата оновлення 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

⁷ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.2023 року № 3353-XII. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

⁸ Сімейний кодекс України : Закон України від 10.01.2002 року № 2947-III. Дата оновлення: 03.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

Також відповідно до законопроекту статтю 44 Закону України «Про повну загальну середню освіту»⁹ («Державні стандарти») пропонується доповнити положеннями такого змісту:

«Державні стандарти повинні передбачати знання всіма учнями закладів освіти, які завершують здобуття повної загальної середньої освіти, Правил дорожнього руху в частині, яка стосується пішоходів, пасажирів, велосипедистів.

Державні стандарти для початкової, базової середньої і профільної середньої освіти містять опис вимог до рівня знань учнів щодо безпеки дорожнього руху пішоходів, пасажирів, велосипедистів».

У зв'язку з цим вбачається, що безпечна поведінка на дорозі з боку учасників дорожнього руху залежить не тільки від знання Правил дорожнього руху, але й правил експлуатації певного виду транспортних засобів, їх будови, основ керування і вимог до безпеки дорожнього руху, порядку надання домедичної допомоги іншим учасникам дорожнього руху у разі такої потреби.

Метою загальної середньої освіти є забезпечення всебічного розвитку, навчання, виховання, виявлення обдарувань, соціалізації особистості, яка здатна до життя в суспільстві. У свою чергу, задоволення потреб у вільному пересуванні, перевезенні пасажирів та вантажів на сучасному етапі розвитку суспільства досягається автомобільними транспортними засобами. Тому більшість громадян намагається досягти автономної мобільності шляхом придбання власного авто-транспортного, про що свідчить постійне зростання кількості приватних легкових автомобілів в Україні.

У зв'язку із цим, державний стандарт здобуття повної загальної середньої освіти повинен охоплювати вивчення не тільки правил дорожнього руху, а повністю теоретичної частини програми підготовки водіїв категорії «В», затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 року № 229 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 06.10.2021 року № 1045)¹⁰, яка охоплює вивчення таких розділів, як: основи законодавства у сфері безпеки дорожнього руху; етика (психологічні основи) водія транспортного засобу; будова і технічне обслуговування транспортного засобу; основи керування

⁹ Про повну загальну середню освіту : Закон України від 16.01.2020 року № 463-IX. Дата оновлення: 05.06.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/463-20#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

¹⁰ Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 року № 229. Дата оновлення: 24.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text>

транспортними засобами і вимоги до безпеки дорожнього руху; надання домедичної допомоги.

Водночас враховуючи, що державні стандарти для початкової, базової середньої і профільної середньої освіти містять опис вимог за всіма елементами відповідних освітніх програм, виділення окремо вимог до рівня знань щодо безпеки дорожнього руху є недоречним та таким, що зайво нагромаджує правову норму.

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів» № 8369 від 19 січня 2023 року¹¹

Проект Закону розроблено з метою забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, основними завданнями якого є зменшення кількості аварій, що спричинені відсутністю потрібного виду шин в обумовлені сезони року.

Цим проектом запропоновані зміни до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» в частині зобов'язання встановлення шин у відповідності із сезоном і заборони руху транспортного засобу, якщо встановлено невідповідні шини, а також зміни до ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП)¹² щодо встановлення відповідальності за порушення вимог Закону України «Про дорожній рух». Зокрема, у статті 29 Закону України «Про дорожній рух» запропоновано визначити, що з 1 листопада по 31 березня не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів, які мають максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 3,5 тонни, які не обладнані усесезонними та/або зимовими шинами на всіх колесах транспортного засобу. З 1 листопада по 31 березня не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів, які мають максимальну технічно допустиму масу більше ніж 3,5 тонни, які не обладнані зимовими шинами на всіх колесах транспортного засобу.

З урахуванням наведеного вище, слід зазначити, що ст. 29 Закону України «Про дорожній рух»¹³ за своїм змістом визначає умови саме

¹¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів: Проект Закону України від 19.01.2023 року № 8369. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201>

¹² Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

¹³ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 року № 3353-XII. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі. Запропоновані проектом Закону зміни стосуються умов, відповідно до яких вводиться заборона руху для певного транспортного засобу (зокрема, заборона рухатися транспортним засобом в певну пору року без встановлених відповідно до цієї пори року шин певного типу). У зв'язку із цим, питання щодо встановлення відповідних до пори року шин на транспортних засобах є доцільним врегулювати у ст. 37 Закону України «Про дорожній рух», що встановлює підстави для заборони експлуатації транспортних засобів.

Оскільки диспозиція норми, що встановлює відповідальність за керування транспортним засобом з технічною несправністю має відповідати нормі, що регламентує та закріплює на законодавчому рівні вимоги до технічного стану транспортного засобу та його обладнання, ч. 1 ст. 121 КУпАП має передбачати відповідальність за встановлення на транспортному засобі шин, тип яких не відповідає сезону, а не за необладнання зимовими та/ або усесезонними шинами у період з 1 листопада по 31 березня, як це зазначено в проекті Закону.

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечного перевезення тварин в транспортних засобах» № 9016 від 14 лютого 2023 року¹⁴

Зазначеним законопроектом пропонується внести зміни до ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» в частині доповнення ще одним зобов'язанням водія у вигляді здійснення перевезення в транспортних засобах тварин у спосіб, що не заважає керуванню транспортним засобом, а також внести зміни до ст. 121 КУпАП в частині встановлення адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення тварин та призначення покарання у вигляді штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Оскільки тварини – це живі істоти з фізіологічними потребами, під час здійснення їх перевезення транспортними засобами треба створювати сприятливі умови, за яких буде відсутня загроза їх життю та здоров'ю, а також забезпечити безпеку для особи, що супроводжує тварин.

Водночас відповідно до статті 180 Цивільного кодексу України (ЦКУ)¹⁵ тварини є особливим об'єктом цивільних прав. На них

¹⁴ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечного перевезення тварин в транспортних засобах : Проект Закону України від 14.02.2023 року № 9016. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41320>

поширюється правовий режим речі, крім випадків, встановлених законом. Тобто, тварини є майном людини, її власністю. У зв'язку із цим, враховуючи також положення чинних нормативно-правових актів України у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі, що регламентують порядок перевезення вантажів, у разі транспортування тварин транспортними засобами, мова йде саме про перевезення певного виду вантажу.

Разом із цим чинною редакцією статті 16 Закону України «Про дорожній рух» будь-яких зобов'язань водіїв щодо безпечного перевезення вантажів не передбачено.

Слід зазначити, що вимоги до перевезення тварин автомобільним транспортом встановлюються окремим нормативно-правовим актом – Правилами транспортування тварин, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 16.11.2011 року № 1402.

Враховуючи вищевикладене, задля зобов'язання водія здійснювати перевезення тварин з урахуванням вимог чинного законодавства, частину 2 статті 16 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 року № 3353-ХІІ слід доповнити абзацом такого змісту: «під час перевезення вантажів, у тому числі тварин, враховувати їх особливості та вимоги до транспортування».

Оскільки при транспортуванні тварин все ж таки мова йде про перевезення певного виду вантажу, то вимоги до його перевезення мають закріплюватись розділом 22 «Перевезення вантажу» Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306¹⁶. У зв'язку із цим, розділ 22 Правил дорожнього руху необхідно доповнити новим пунктом 22.8 такого змісту: «У разі перевезення домашніх тварин у салоні транспортного засобу допускається перевозити дрібних тварин у кошиках, сумках із суцільним дном, птахів у клітках, собак у намордниках за наявності повідка, за умови, що тварини не забруднюють салон та речі пасажирів і розташовуються на підлозі, а за наявності підстилки – на сидінні (під час перевезення в таксі)».

Крім того, оскільки при транспортуванні тварин мова йде про перевезення певного виду вантажу, то у випадку порушення правил щодо їх перевезення, особа має притягатись до адміністративної

¹⁵ Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV. Дата оновлення: 03.09.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

¹⁶ Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306. Дата оновлення: 18.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

відповідальності за ч. 1 ст. 122 КУпАП, адже порушення правил перевезення вантажів вже охоплюється диспозицією чинної на сьогодні ч. 1 ст. 122 КУпАП.

У такому випадку, необхідності щодо доповнення ст. 121 окремою частиною, яка встановлює відповідальність за порушення правил перевезення тварин, немає.

Проекти законів України «Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану» № 9182 від 04 квітня 2023 року¹⁷, № 9238 від 25 квітня 2023 року¹⁸

Зазначені законопроекти спрямовані на подолання перешкод в імпортуванні автомобілів з правим розташуванням керма для потреб Збройних Сил України. Проектами передбачено внесення до Закону України «Про дорожній рух» змін стосовно можливості допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану.

У зв'язку з вищевказаним варто відзначити, що норми Закону України «Про дорожній рух» як загального закону регулюють найбільш значимі, типові, усталені відносини в суспільстві, мають загальний характер і містять первинні норми права. Закон має базовий характер і не повинен враховувати особливості окремих життєвих випадків у регульованій ним сфері суспільних відносин. Натомість для регламентації обмеженої (спеціальної) сфери суспільних відносин видаються спеціальні закони, до яких належить зокрема й Закон України «Про правовий режим воєнного стану». Зважаючи, що запропоновані зміни до Закону України «Про дорожній рух» стосуються виключно правового режиму воєнного стану, врегулювання суспільних відносин у сфері експлуатації транспортних засобів з правим розташуванням керма в цей період доцільніше здійснювати нормами спеціального Закону України «Про правовий режим воєнного

¹⁷ Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану: Проект Закону України від 04.04.2023 року № 9182. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41697>

¹⁸ Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо надання дозволу військовослужбовцям у період дії правового режиму воєнного стану використовувати у дорожньому русі транспортні засоби з правим розташуванням керма : Проект Закону України від 25.04.2023 року № 9238. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41817>

стану»¹⁹. Зокрема, доцільно було б ч. 1 ст. 12¹ «Діяльність Кабінету Міністрів України в умовах воєнного стану» доповнити підпунктом б такого змісту: «встановлює особливі умови допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі та допуску осіб до керування транспортними засобами, необхідні для зміцнення обороноздатності та національної безпеки України».

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо моменту виникнення права власності на транспортний засіб» № 9498 від 17 липня 2023 року²⁰

Проектом Закону передбачено визначення моменту виникнення права власності на транспортний засіб та пропонується внесення змін до ЦК України та СК України щодо набуття права власності на транспортний засіб з моменту державної реєстрації, перереєстрації транспортного засобу у визначений законом спосіб та за згодою другого з подружжя у нотаріальній формі. А саме, цим законопроектом ст. 334 ЦК України пропонується доповнити ч. 5 такого змісту: «Право власності у набувача транспортного засобу за договором виникає з моменту державної реєстрації, перереєстрації у встановленому законом порядку такого транспортного засобу».

Слід зазначити, що предметом права власності в контексті запропонованого законопроекту є транспортні засоби. У ЦК України поняття «транспортний засіб» не визначено. Але у ч. 1 ст. 798²¹ передбачено, що предметом договору найму транспортного засобу можуть бути повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самостійні транспортні засоби тощо. Водночас, згідно із чинним законодавством не усі транспортні засоби підлягають державній реєстрації.

Так, відповідно до п. 11 ч. 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» Авіаційних правил України, у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не підлягають реєстрації: повітряні судна, зліт яких здійснюється за допомогою ніг пілота (дельтаплани, параплани, мотопараплани тощо); метеорологічні

¹⁹ Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 року № 389-VIII. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

²⁰ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо моменту виникнення права власності на транспортний засіб : Проект Закону України від 17.07.2023 року № 9498. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42319>

²¹ Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV. Дата оновлення: 03.09.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються виключно для метеорологічних потреб; безпілотні некеровані аеростати без корисного вантажу; безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності²².

Згідно із ч. 2 ст. 35 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» обов'язковій реєстрації в Судновій книзі України підлягають: 1) малі моторні судна, оснащені механічним двигуном (двигунами) загальною максимальною потужністю 10 кіловатів і більше; 2) малі судна довжиною більше 4 метрів незалежно від наявності механічного двигуна (крім веслових байдарок (каяків), каное, гондол, катамаранів (водних велосипедів) та копій історичних суден); 3) малі судна, що використовуються для рибогосподарської діяльності, перевезення вантажів та/або пасажирів з метою здійснення підприємницької діяльності (крім веслових байдарок (каяків), каное, гондол, катамаранів (водних велосипедів) та копій історичних суден); 4) водні мотоцикли, прогулянкові вітрильні судна довжиною від 4 до 20 метрів. Реєстрація інших малих суден, спортивних суден, історичних копій суден, інших суден, що не підлягають обов'язковій реєстрації, здійснюється у Судновій книзі України за бажанням судновласника²³.

Відповідно до ч. 3 ст. 34 Закону України «Про дорожній рух» державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування транспортні засоби усіх типів: автомобілі, автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепа та напівпричепа до них, мотоколяски, інші прирівняні до них транспортні засоби та мопеди, що використовуються на автомобільних дорогах державного значення. Тобто немеханічні транспортні засоби, а саме ті, що приводиться в рух за допомогою мускульної сили людини або електродвигуна потужністю менше 3 кВт, державній реєстрації не підлягають²⁴. Крім того, ч. 11 ст. 34 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що власники транспортних засобів та особи, які використовують їх на законних

²² Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: Наказ Державної авіаційної служби України 05.02.2019 року № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19?find=1&text#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

²³ Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 року № 1054-IX. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

²⁴ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 року № 3353-XII. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

підставах, зобов'язані зареєструвати (перереєструвати) належні їм транспортні засоби протягом десяти діб після придбання, митного оформлення, одержання транспортних засобів або виникнення обставин, що потребують внесення змін до реєстраційних документів. Тобто обов'язок здійснення державної реєстрації виникає після набуття права власності. Перенесення набуття права власності за момент реєстрації транспортного засобу спричинить правову невизначеність щодо прав та обов'язків володільця транспортного засобу до реєстрації, зокрема й під час його експлуатації, а також цивільно-правової відповідальності у разі завдання шкоди внаслідок дорожньо-транспортних пригод²⁵.

Суб'єкт законодавчої ініціативи обґрунтовує доцільність ухвалення законопроекту, посилаючись на рішення Верховного Суду у справі № 683/2694/16-ц²⁶, яким нібито зроблено правовий висновок, що право власності на транспортний засіб виникає з моменту його державної реєстрації, а не з моменту передачі за договором купівлі-продажу. Однак у тексті рішення відсутні прямі твердження про виникнення права власності з моменту державної реєстрації транспортного засобу. Натомість Верховний Суд дійшов висновку, що договір купівлі-продажу, вчинений у простій письмовій формі, без реального зняття з реєстрації, перереєстрації транспортного засобу у вищезазначеному порядку не породжує правових наслідків у вигляді переходу права власності від продавця до покупця.

Щодо змін до СК України, то проектом Закону пропонується ч. 3 ст. 65 викласти у такій редакції: «Для укладення одним із подружжя договорів, які потребують нотаріального посвідчення і (або) державної реєстрації, а також договорів стосовно цінного майна, а також транспортних засобів, згода другого з подружжя має бути подана письмово».

Проте, зважаючи, що правочини стосовно транспортних засобів, які не підлягають обов'язковій державній реєстрації, можуть вчинятися як в письмовій, так і в усній формі, письмова згода другого з подружжя має бути подана лише на укладення договорів стосовно транспортних засобів, що підлягають державній реєстрації. Також ця умова щодо обов'язкової державної реєстрації транспортного засобу має бути відображена у ст. 65 СК України і тому ч. 3 зазначеної статті доцільно

²⁵ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

²⁶ Постанова Верховного Суду України від 30.10.2019 року за справою № 683/2694/16-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/85354738>

викласти у такій редакції: «Для укладення одним із подружжя договорів, які потребують нотаріального посвідчення і (або) державної реєстрації, а також договорів стосовно цінного майна, а також транспортних засобів, що підлягають державній реєстрації, згода другого з подружжя має бути подана письмово».

2. Аналіз законопроектів щодо юридичної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції)» № 9076 від 03 березня 2023 року²⁷

Цим проектом Закону пропонується посилити відповідальність за повторне та систематичне керування транспортними засобами у стані сп'яніння шляхом збільшення розмірів санкцій.

Відповідно до ст. 23 КУпАП адміністративне стягнення застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами²⁸. Тому санкція статті, що передбачає відповідальність за певне правопорушення має бути доцільною та співмірною до протиправного діяння та можливих наслідків.

Запропоноване у проекті Закону № 9076 посилення санкції за керування транспортним засобом у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП) в частині збільшення строку позбавлення права керування транспортними засобами до п'яти років суперечить принципу співмірності стягнення вчиненому протиправному діянню, адже з підвищенням строку позбавлення права керування санкція ч. 1 ст. 130 КУпАП стає більш суворю від покарання за порушення правил безпеки

²⁷ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції) : Проект Закону України від 14.02.2023 року № 9076. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41320>

²⁸ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

дорожнього руху або експлуатації транспорту у стані сп'яніння, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286-1 КК України), за яке передбачене позбавлення права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років.

Крім того, посилення відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП не має очікуваного позитивного впливу на правопорушників та інших осіб в частині попередження вчинення ними подібних порушень в майбутньому. Так, протягом останніх п'яти років відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння підвищувалася двічі, однак суттєвого впливу на стан аварійності з вини нетверезих водіїв це не дало. Аналізуючи співвідношення загальної кількості ДТП з постраждалими до кількості ДТП з причини керування транспортним засобом у стані сп'яніння, можна сказати, що цей показник залишається незмінно стабільним і суттєвих змін щодо його зменшення не спостерігається (наприклад, у 2018 році – 3,98 %, у 2019 році – 4,66, у 2020 році – 3,48, у 2021 році – 3,43; у 2022 році – 4,24)²⁹.

У зв'язку із цим, посилення відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП є недоцільним та таким, що суперечить вимогам ст. 23 КУпАП.

Натомість, для упередження фактів керування транспортними засобами у стані сп'яніння доцільніше не вдаватися до постійного збільшення санкцій частин ст. 130 КУпАП, а забезпечити виконання принципу невідворотності покарання за вчинені проступки, що можливо здійснити шляхом розширення повноважень поліцейських щодо перевірки стану водіїв. Зокрема, доцільно ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію», що визначає перелік випадків, коли поліцейський має право зупинити транспортний засіб, доповнити таким випадком: «проведення перевірок водіїв на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції».

²⁹ Статистика ДТП в Україні. Офіційний сайт патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

Проект Закону України «Про внесення змін до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження» № 9089 від 09 березня 2023 року³⁰

Цим проектом Закону запропоновано внести зміни до ст. 124 КУпАП в частині доповнення її частиною 2 такого змісту: «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження іншим учасникам дорожнього руху, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року».

Запровадження саме адміністративної відповідальності за спричинення легких тілесних ушкоджень внаслідок порушень правил дорожнього руху викликає певні дискусії, адже жодна із чинних норм Кодексу України про адміністративні правопорушення не передбачає відповідальності за діяння, наслідком яких є тілесні ушкодження.

За порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому тяжкі або середньої тяжкості тілесне ушкодження, смерть однієї чи кількох осіб наразі передбачена кримінальна відповідальність та Кримінальним кодексом України і такі діяння визнаються злочинами³¹.

Розмірковуючи над видом юридичної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, доречно звернути увагу на Постанову Голови Верховного Суду України від 07 вересня 2005 року, в якій підкреслено, що «розмежування кримінальної та адміністративної відповідальності здійснюється за ступенем суспільної небезпечності вчинених дій»³².

Саме низький рівень соціальної небезпеки відмежовує адміністративні проступки від кримінальних правопорушень, хоч адміністративна і кримінальна відповідальність мають багато спільних ознак: як

³⁰ Про внесення змін до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження : Проект Закону України від 09.03.2023 року № 9089. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41516>

³¹ Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 року № 2341-III. Дата оновлення: 11.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

³² Судова практика Верховного Суду України у справах про адміністративні правопорушення / за заг. ред. П. П. Пилипчука. Київ : Ін Юре, 2007. С. 202.

юридична відповідальність вони мають публічну природу та захищають публічний інтерес. Заподіяння протиправною поведінкою тілесних ушкоджень легкого ступеню не може свідчити про низький рівень соціальної небезпеки. Адже ця обставина є обов'язковою умовою настання кримінальної відповідальності за низку правопорушень, передбачених нормами Кримінального кодексу України. Зокрема, ст. 125, ч. 2 ст. 345, ч. 2 ст. 345¹, ч. 2 ст. 346, ч. 2 ст. 350, ч. 2 ст. 377, ч. 2 ст. 398, ч. 2 ст. 406. А відтак відповідальність учасників дорожнього руху за заподіяння потерпілому легких тілесних ушкоджень має також визначатися кримінальним законодавством.

Отже, порушення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкі тілесні ушкодження, зважаючи на рівень суспільної небезпеки, має тягнути за собою основне кримінальне покарання у виді штрафу в розмірі не більше трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або інше покарання, не пов'язане з позбавленням волі та за класифікацією кримінальних правопорушень відноситься до кримінальних проступків. Як додаткове покарання до винної особи може застосовуватися позбавлення права керувати транспортними засобами.

Проект Закону України «Про внесення змін до статті 265⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо заборони тимчасового затримання транспортних засобів інспекторами з паркування під час дії правового режиму воєнного або надзвичайного стану» № 9092 від 10 березня 2023 року³³

З метою врегулювання питання щодо заборони тимчасового затримання транспортних засобів інспекторами з паркування під час запровадження в Україні чи в окремих її місцевостях правового режиму воєнного або надзвичайного стану суб'єктом законодавчої ініціативи запропоновано доповнення ст. 265⁴ КУпАП приміткою такого змісту: «Тимчасове затримання транспортних засобів інспекторами з паркування не застосовується в місцевостях, у яких запроваджено правовий режим воєнного стану або правовий режим надзвичайного стану».

Відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12 травня 2015 року № 389-VIII, воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її

³³ Про внесення змін до статті 265⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо заборони тимчасового затримання транспортних засобів інспекторами з паркування під час дії правового режиму воєнного або надзвичайного стану : Проект Закону України від 10.03.2023 року. № 9092. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41655>

місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень³⁴.

Надзвичайний стан, відповідно до Закону України «Про правовий режим надзвичайного стану» від 16 березня 2000 року № 1550-III, це особливий правовий режим, який може тимчасово вводитися в Україні чи в окремих її місцевостях при виникненні надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру не нижче загальнодержавного рівня, що призвели чи можуть призвести до людських і матеріальних втрат, створюють загрозу життю і здоров'ю громадян, або при спробі захоплення державної влади чи зміни конституційного ладу України шляхом насильства і передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню та органам місцевого самоврядування відповідно до цього Закону повноважень, необхідних для відвернення загрози та забезпечення безпеки і здоров'я громадян, нормального функціонування національної економіки, органів державної влади та органів місцевого самоврядування, захисту конституційного ладу, а також допускає тимчасове, обумовлене загрозою, обмеження у здійсненні конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень³⁵.

Тобто, виходячи із визначень воєнного та надзвичайного станів, можна зробити висновок, що завданням їх введення в державі, окрім безпосередньо основних, є, у тому числі, захист життя і здоров'я громадян, усунення небезпеки, що може їм загрожувати.

У цьому контексті позбавлення права тимчасового затримання транспортних засобів інспекторами з паркування у період воєнного чи надзвичайного стану в Україні є недоречним, адже таке рішення у

³⁴ Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 року № 389-VIII. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

³⁵ Про правовий режим надзвичайного стану: Закон України від 16.03.2000 року № 1550-III. Дата оновлення: 31.03.2023. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

кінцевому результаті може привести до настання негативних наслідків: спричинити загрозу безпеці дорожнього руху, завдати шкоди життю чи здоров'ю людини, її майну.

Слід зауважити, що на сьогодні інспектори з паркування можуть тимчасово затримати транспортний засіб виключно у разі такого розміщення транспортного засобу, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, зокрема, якщо транспортний засіб: 1) поставлено на проїзній частині у два і більше рядів; 2) розташовано у заборонених Правилами дорожнього руху місцях зупинки або стоянки; 3) своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю на спеціальних засобах пересування та пішоходів із дитячими колясками; 4) розташовано на виділеній смузі для руху громадського маршрутного транспорту; 5) розташовано на позначеній відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою велодоріжці; 6) перешкоджає руху або роботі снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту у разі запровадження надзвичайного стану або у разі оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації; 7) порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що він блокує проїзд по двох або більше смугах руху.

Будь-яке із вищеперелічених випадків розміщення транспортного засобу є таким, що грубо порушує Правила дорожнього руху, ставить під загрозу безпеку дорожнього руху, створює неможливість безпечного та безперешкодного пересування інших транспортних засобів: індивідуальних, загального користування (автобусів, тролейбусів, трамваїв тощо), а особливо спеціальних транспортних засобів (швидких, пожежних автомобілів, автомобілів поліцейських підрозділів тощо), необхідність оперативного прибуття яких значно підвищується в умовах правових режимів воєнного або надзвичайного стану.

Крім того, позбавлення інспекторів з паркування права тимчасово затримувати транспортні засоби у період воєнного/надзвичайного стану призведе до зайвого навантаження поліцейських підрозділів, які у подібних ситуаціях задіяні для виконання інших невідкладних завдань, спрямованих на підтримання публічної безпеки і порядку та боротьбу зі злочинністю.

Сумнівним виглядає твердження авторів законопроекту, що під час повітряної тривоги водії змушені швидко залишати транспортні засоби для пошуку укриття з метою збереження власного життя та здоров'я, при цьому часто порушуючи правила зупинки або стоянки в межах відповідного населеного пункту. Адже, зупинка транспортного засобу під час сигналу сповіщення «Повітряна тривога» (який є поширеним в

умовах воєнного стану) не виключає обов'язку водія/особи, яка керує транспортним засобом розмістити автомобіль таким чином, щоб це відповідало вимогам Правил дорожнього руху, не створювало загрозу безпеці дорожнього руху та не заважало безпечному та безперешкодному пересуванню інших транспортних засобів, учасників дорожнього руху, адже в Україні на законодавчому рівні не встановлений обов'язок повного припинення руху транспортних засобів, у тому числі, загального користування під час сигналу повітряної тривоги. У зв'язку із цим, навіть під час дії сигналу сповіщення «Повітряна тривога» учасники дорожнього руху повинні дотримуватись Правил дорожнього руху і разом з тим мати змогу безперешкодного та безпечного пересування.

Сутність правових режимів полягає у забезпеченні необхідного порядку в державі та суспільстві, тому надання особі можливості нехтування певними вимогами Правил дорожнього руху у період воєнного/надзвичайного стану призведе до правового нігілізму з боку певної категорії осіб, які, прикриваючись наявним особливим станом, свідомо порушуватимуть вимоги чинних нормативно-правових актів, тим самим ставлячи під загрозу публічну безпеку і порядок, життя та здоров'я інших людей чи збереженість їх майна.

Тому, враховуючи все вищезазначене, статтю 265⁴ «Тимчасове затримання транспортних засобів інспекторами з паркування» слід залишити у чинній редакції.

Проект Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо уточнення застосування кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом» № 9094 від 13 березня 2023 року³⁶

Метою цього законопроекту є уточнення закріпленого у Кримінальному кодексі України (КК України) визначення поняття «транспортний засіб» для кваліфікації злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортним засобом. А саме, пропонується внести зміни до примітки до статті 286 КК України, доповнивши визначення поняття транспортний засіб такою ознакою, як державна реєстрація та взяття на облік у встановленому законодавством порядку.

³⁶ Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо уточнення застосування кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом : Проект Закону України від 13.03.2023 року № 9094. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41512>

Слід зазначити, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило суспільно небезпечні наслідки, є кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Об'єктивна сторона правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, характеризується вчиненням такого діяння з боку водія/особи, яка керує транспортним засобом, що суперечить вимогам Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306³⁷. Тобто особа свідомо своїми діями, керуючи транспортним засобом, порушує вимоги Правил дорожнього руху (наприклад, порушує вимоги вибору безпечної швидкості руху, правил обгону, проїзду перехресть чи пішохідних переходів, початку руху та зміни його напрямку тощо). Саме за порушення Правил дорожнього руху, які особа вчинила, керуючи транспортним засобом, якщо вони спричинили настання суспільно небезпечних наслідків, особа притягатиметься до кримінальної відповідальності за відповідною частиною статті 286 КК України. Факт самої наявності реєстрації транспортного засобу жодним чином не впливає на стан транспортного засобу, на керувальні здібності водія/особи, яка керує транспортним засобом, та на дотримання ним вимог Правил дорожнього руху.

Враховуючи, що сам факт наявності чи відсутності реєстрації транспортного засобу жодним чином не впливає на об'єктивну складову кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, то й акцентування уваги на цьому факті є зайвим.

Крім того, обов'язковість реєстрації транспортного засобу, яка пропонується законопроектом № 9094, призведе до серйозної проблеми – унеможливлення притягнення особи до кримінальної відповідальності за правопорушення, передбачене ст. 286 КК України, у разі, якщо вона (особа) вчинила таке правопорушення, керуючи незареєстрованим транспортним засобом, адже наявність реєстрації стане обов'язковим фактором у притягненні до відповідальності.

³⁷ Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 року № 2341-III. Дата оновлення: 11.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо повноважень інспекторів з паркування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 9092-1 від 27 березня 2023 року³⁸

Зазначений законопроект передбачає позбавлення інспекторів з паркування повноважень щодо застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення в частині здійснення тимчасового затримання транспортних засобів шляхом доставки для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. Водночас статтю 265² КУпАП «Тимчасове затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції» пропонується доповнити приміткою, яка визначає перелік випадків, за яких розміщення транспортного засобу вважається таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху.

У зв'язку з такою ініціативою вбачається, що позбавлення інспекторів з паркування можливості здійснення тимчасового затримання транспортних засобів та покладення відповідних повноважень виключно на поліцейські підрозділи в умовах введеного в Україні правового режиму воєнного стану є недоречним та невчасним з огляду на необхідність задіяння підрозділів Національної поліції України для виконання невідкладних завдань, спрямованих на порятунок життя людей, підтримання публічної безпеки і порядку, а також боротьбу зі злочинністю.

Водночас варто відзначити, що чинний на сьогодні перелік випадків розміщення транспортних засобів, які суттєво перешкоджають дорожньому руху або створюють загрозу безпеці руху, затверджений приміткою ст. 265⁴ КУпАП, містить майже вичерпний перелік місць, де відповідно до Правил дорожнього руху заборонено зупинку транспортних засобів, що дає підстави уповноваженим особам здійснювати тимчасове затримання транспортного засобу. Однак не кожне таке порушення створює реальні перешкоди, може призвести до блокування чи загрози для руху інших учасників дорожнього руху. Тому перелік підстав для тимчасового затримання транспортного засобу за порушення правил зупинки та стоянки потрібно конкретизувати з метою уникнення можливих зловживань з боку уповноважених суб'єктів

³⁸ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо повноважень інспекторів з паркування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Проект Закону України від 27 березня 2023 року № 9092-1. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41639>

владних повноважень. Зокрема, вищевказаний перелік пропонується викласти в такій редакції: «Для цілей цього Кодексу розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, якщо транспортний засіб: 1) поставлено на проїзній частині у два і більше рядів; 2) розташовано на залізничних переїздах; 3) розташовано на трамвайних коліях; 4) розташовано на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, у тунелях; 5) розташовано на пішохідних переходах; 6) розташовано на перехрестях; 7) розташовано в місцях зупинки маршрутних транспортних засобів; 8) розташовано на місцях виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання; 9) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; 10) розташовано в місці виїзду з прилеглих територій; 11) розташовано на позначених відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома); 12) своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю на спеціальних засобах пересування та пішоходів із дитячими колясками; 13) розташовано на виділеній смузі для руху громадського маршрутного транспорту; 14) розташовано на позначеній відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою велодоріжці; 15) перешкоджає руху або роботі снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту у разі запровадження надзвичайного стану або у разі оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації; 16) порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що він блокує проїзд по двох або більше смугах руху».

Проект Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів» № 9203 від 12 квітня 2023 року³⁹

Цей законопроект покликаний зменшити кількість ДТП шляхом спонукання пішоходів (через запровадження відповідної

³⁹ Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів : Проект Закону України від 12.04.2023 року № 9203. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41777>

адміністративної відповідальності) користуватися світлоповертальними елементами у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості. А саме, проєкт Закону пропонує внести зміни до ч. 1 ст. 127 КУпАП щодо запровадження відповідальності за пересування пішоходами проїзною частиною або узбіччям у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічки, наклейки, жилету тощо) або одягу, який має світлоповертальні елементи.

Запропоновані законопроектом доповнення диспозиції ч. 1 ст. 127 КУпАП повністю ідентичні змісту пункту 4.4. Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306.

Водночас, як наголошувалося вище, закон повинен мати загальний характер і не повинен містити зайвої деталізації та враховувати особливості окремих життєвих випадків у регульованій ним сфері суспільних відносин. Тому запропонований суб'єктом законодавчої ініціативи текст має бути більш уніфікованим. Зокрема, доречно диспозицію ч. 1 ст. 127 КУпАП доповнити фразою: «невикористання світлоповертальних елементів в передбачених правилами дорожнього руху випадках». Також слід зазначити, що чинна редакція Закону України «Про дорожній рух», зокрема, ст. 17, яка визначає права і обов'язки пішохода, не містить вимог щодо використання пішоходами у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості світлоповертальних елементів. Обов'язки щодо їх використання передбачені лише Правилами дорожнього руху – підзаконним нормативно-правовим актом.

Зважаючи, що найважливіші суспільні відносини регулюються нормативно-правовими актами вищої юридичної сили – законами, а збереження життя та здоров'я людей належить саме до таких суспільних відносин, ст. 17 Закону України «Про дорожній рух» доцільно доповнити відповідними положеннями, зокрема, встановити такий обов'язок для пішохода: «рухаючись проїзною частиною чи узбіччям у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, використовувати світлоповертальні елементи для своєчасного виявлення себе іншими учасниками дорожнього руху».

Проект Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за залучення дітей до порушення правил дорожнього руху» № 9289 від 11 травня 2023 року⁴⁰

Завданням цього законопроекту є забезпечення підвищення безпеки дорожнього руху, виконання заходів, направлених на охорону дитинства, гарантованих Конституцією України. Проектом передбачається доповнити ст. 127 КУпАП новим кваліфікованим складом адміністративного правопорушення, що передбачає відповідальність за непокору пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху; порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин, якщо такі правопорушення вчинені з втягненням неповнолітнього віком до шістнадцяти років.

Слід зазначити, що втягнення неповнолітнього в правопорушення, відповідно до п. 3 ст. 35 КУпАП⁴¹, є обставиною, що обтяжує відповідальність за будь-який адміністративний проступок. Однак при накладенні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідно до ст. 33 КУпАП, вона не враховується. За загальним правилом адміністративній відповідальності підлягають особи, які досягли на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку. У разі вчинення неповнолітніми віком від чотирнадцяти до шістнадцяти років порушень Правил дорожнього руху, відповідальність за які передбачена КУпАП, адміністративні стягнення можуть бути накладені на батьків або осіб, які їх замінюють, відповідно до ч. 2 ст. 184 КУпАП⁴². Отже, чинним адміністративним законодавством передбачені різні види відповідальності за вчинення порушень Правил дорожнього руху дітьми віком від 14 років. Тому ст. 127 КУпАП доцільно доповнити частиною третьою, якою передбачити відповідальність за втягнення до порушення Правил

⁴⁰ Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за залучення дітей до порушення правил дорожнього руху : Проект Закону України від 11.05.2023 року № 9289. URL: <https://itd.rada.gov.ua/bill/Info/Bills/Card/41922>

⁴¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 22.09.2023).

⁴² Ibid.

дорожнього руху дітей віком до 14 років, котрі, відповідно до ч. 2 ст. 6 СК України, вважаються малолітніми⁴³.

Втягування малолітніх дітей у вчинення адміністративних правопорушень як пішоходів, велосипедистів чи погоничів тварин має бути самостійною диспозицією правової норми, а не кваліфікуючою ознакою порушення правил дорожнього руху дорослою особою.

Крім того, втягнення малолітніх осіб у вчинення адміністративних правопорушень як пішоходів, велосипедистів чи погоничів тварин може здійснюватися як одночасно з порушенням Правил дорожнього руху дорослою особою, так і окремо від цієї дорослої особи, наприклад за її настанови. Ці неправомірні дії можуть примусити інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, тобто створити аварійну обстановку і за такі діяння повинна бути передбачена адміністративна відповідальність за окремою частиною ст. 127 КУпАП.

Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» № 9564 від 04 серпня 2023 року⁴⁴

Метою законопроекту є удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму.

Запропонованим законопроектом КУпАП доповнюється новою окремою нормою (ст. 121⁴), що передбачатиме адміністративну відповідальність за керування водіями або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням встановленого законодавством допустимого рівня шуму.

Слід зазначити, що чинне адміністративне законодавство України, зокрема, ст. 81 КУпАП вже передбачає встановлення адміністративної відповідальності за експлуатацію громадянами автотранспортних та інших пересувних засобів і установок, у яких рівень впливу фізичних

⁴³ Сімейний кодекс України : Закон України від 10.01.2002 року № 2947-III. Дата оновлення: 03.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14#Text> (дата звернення: 21.09.2023).

⁴⁴ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму : Проект Закону України від 04.08.2023 року № 9564. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42425>

факторів (до яких також відноситься і шум), здійснюваного ними під час роботи, перевищує установлені нормативи⁴⁵. А тому доповнення КУпАП новою статтею, що передбачатиме відповідальність за експлуатацію транспортних засобів із перевищенням встановленого законодавством допустимого рівня шуму є таким, що зайво нагромаджує нормативно-правовий акт та дублює вже існуючі правові норми.

Натомість, доцільним є внесення певних змін і доповнень до ст. 81 КУпАП із викладенням її у такій редакції:

«Стаття 81. Експлуатація автотранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також впливу інших фізичних факторів

Експлуатація громадянами автотранспортних та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, зокрема шуму, здійснюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушень, передбачених частиною першою цієї статті, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Щодо доповнення ст. 265² КУпАП новою підставою для тимчасового затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції, а саме у разі керування або експлуатації транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму, слід зазначити, що тимчасове затримання транспортних засобів як захід забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення у разі вчинення проступків, передбачених ч.ч. 1, 2, 3, 4, 6 і 7 ст. 121, ст. 121³ та ст. 122⁵, не забезпечує досягнення мети такого заходу – припинення адміністративних правопорушень, тобто усунення порушення вимог щодо переобладнання транспортних засобів; порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв; усунення технічних несправностей і невідповідності вимогам правил, норм, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також неуккомплектованості

⁴⁵ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 22.09.2023).

відповідно до призначення тощо. Тому в цих випадках більш дієвим стане застосування іншого заходу забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення – заборони експлуатації транспортного засобу.

Також, для належного законодавчого врегулювання питання притягнення особи до відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму необхідно:

1) внести зміни до ст. 121 «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ремнями безпеки або мотошоломами» із закріпленням у ній таких положень:

«Керування водієм транспортним засобом, експлуатація якого заборонена в установленому порядку або транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі сорока неоподаткованих мінімумів доходів громадян»;

2) внести зміни до ст. 260 «Заходи забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення», передбачивши можливість застосування такого заходу, як заборона експлуатації транспортного засобу;

3) доповнити КУпАП новою ст. 265⁶ такого змісту:

«Стаття 265⁶. Заборона експлуатації транспортних засобів

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачене ст. 81, ч.ч. 1, 2, 3, 4, 6 і 7 ст. 121, ст. 121¹, ст. 121³, ст. 122⁵, поліцейський забороняє експлуатацію транспортного засобу до усунення причини такого порушення шляхом винесення припису, форма якого затверджується Кабінетом Міністрів України.

У приписі про заборону експлуатації транспортного засобу зазначається час та місце його винесення, відомості про транспортний засіб, технічні несправності та/або інші причини, які стали підставою для заборони експлуатації транспортного засобу. Припис підписується поліцейським, який його виніс і вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності. У разі відмови від отримання припису його примірник надсилається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності за місцем її проживання протягом трьох днів.

Інформація про заборону експлуатації транспортних засобів вноситься до Єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України.

Подальший рух транспортного засобу, експлуатація якого заборонена, до місця стоянки або ремонту дозволяється лише у разі дотримання запобіжних заходів, визначених правилами дорожнього руху.

Після усунення технічних несправностей та/або інших причини, які стали підставою для заборони експлуатації, транспортний засіб подається для огляду до уповноваженого підрозділу Національної поліції або суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю. Про усунення технічних несправностей та/або інших причини, які стали підставою для заборони експлуатації транспортного засобу складається акт, який є підставою для внесення до Єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України інформації про зняття заборони експлуатації цього транспортного засобу»;

4) доповнити ст.ст. 16, 37 Закону України «Про дорожній рух» в частині закріплення обов'язку водія щодо недопущення випадків керування транспортними засобами із перевищенням допустимого рівня шуму, а також визначення підставою для заборони експлуатації транспортного засобу – порушення допустимого рівня шуму;

5) передбачити у ст. 24 Закону України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» заборону експлуатації транспортного засобу із перевищенням допустимого рівня шуму як у населених пунктах, так і поза ними.

Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування)» № 9642 від 22 серпня 2023 року⁴⁶

Законопроект спрямований на посилення захисту учасників дорожнього руху від небезпечних дій водіїв, що здійснюють дрифтування, та посилення захисту людей від впливу шуму, що виникає при дрифтуванні. Зокрема, пропонується доповнити КУпАП новою ст. 122⁶, якою запровадити адміністративну відповідальність за дрифтування; внести зміни до ст. 22 КУпАП з метою унеможливлення звільнення відповідних порушників від адміністративної відповідальності.

Зокрема, суб'єктом законодавчої ініціативи запропонована така редакція ст. 122⁶ КУпАП:

«Стаття 122⁶. Навмисне кероване занесення (дрифтування) транспортного засобу

Порушення водієм Правил дорожнього руху, що виражається у навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні), –

⁴⁶ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) : Проект Закону України від 22.08.2023 року № 9642. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42555>

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, –

тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Примітка.

Під навмисним керованим занесенням (дрифтуванням) для цілей цієї статті слід розуміти навмисне вчинення на керованому транспортному засобі маневрів, що спричиняють занесення осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості».

Говорячи про кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) слід зауважити, що в даному випадку мова йде саме про один із проявів агресивного керування транспортним засобом. Також про агресивну поведінку водія за кермом можуть свідчити й інші його дії, зокрема: перешкоджання обгону чи випередженню, постійне перестроювання за умов щільності транспортного потоку, різке гальмування, що не викликане необхідністю запобігання дорожньо-транспортній пригоді, об'їзд транспортних засобів, що зупинилися на виконання вимог правил дорожнього руху.

У зв'язку із цим, адміністративна відповідальність має встановлюватись не лише за кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) як прояв агресивного керування, що створює загрозу для учасників дорожнього руху, але й інші випадки прояву агресії з боку особи, яка керує транспортним засобом.

Отже, нову ст. 122⁶ КУпАП слід викласти у такій редакції:

«Стаття 122⁶. Агресивне керування транспортним засобом

Агресивне керування транспортним засобом, а саме перешкоджання обгону чи випередженню, постійне перестроювання за умов щільності транспортного потоку, різке гальмування, що не викликане необхідністю запобігання дорожньо-транспортній пригоді, об'їзд транспортних засобів, що зупинилися на виконання вимог правил дорожнього руху, а також здійснення на керованому транспортному засобі маневрів, що спричиняють занесення його осі під час повороту (дрифтування), –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, –

тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права

керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року».

Проект Закону України «Про внесення змін до частини другої статті 250 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо обов'язкової участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення» № 10002 від 05 вересня 2023 року⁴⁷

Проектом Закону передбачається у ч. 2 ст. 250 КУпАП доповнити перелік статей, у яких при провадженні у справах про адміністративні правопорушення участь прокурора у розгляді справи судом є обов'язковою, зокрема статтею 130 КУпАП.

Метою запропонованого законопроекту є фактична реалізація положень п. 1 ст. 6 Європейської конвенції з прав людини⁴⁸.

Слід зауважити, що суб'єкт законодавчої ініціативи апелює до Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Бантиш та інші проти України» (Заява № 13063/18 та 3 інші заяви) від 06.10.2022 року, яким Суд визнав порушення державою Україна п. 1 ст. 6 Конвенції у зв'язку з небезсторонністю суду з огляду на відсутність сторони обвинувачення під час провадження у справі про адміністративне правопорушення⁴⁹.

Наразі рішення Європейського суду з прав людини піднімають структурну проблему адміністративно-деліктного законодавства, яка обумовлена відсутністю сторони обвинувачення під час провадження у справах про адміністративні правопорушення. У зв'язку із цим, адміністративно-деліктному законодавству України не властива змагальність. Зараз чинні норми КУпАП на стадії розгляду справи про адміністративне правопорушення не передбачають можливості підтримання протоколу про адміністративне правопорушення особою, яка його склала. Така можливість відсутня як під час розгляду справи

⁴⁷ Про внесення змін до частини другої статті 250 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо обов'язкової участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення: Проект Закону України від 05.09.2023 року № 10002. URL: <https://tid.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42713>

⁴⁸ Європейська конвенція з прав людини: Конвенція, Міжнародний документ від 04.11.1950 року. Дата оновлення: 01.08.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 23.09.2023).

⁴⁹ Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Бантиш та інші проти України» (Заява № 13063/18 та 3 інші заяви) від 06.10.2022 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_i08#Text

адміністративним органом, так і в суді. Опитування особи, яка склала протокол про адміністративне правопорушення як свідка є неприпустимим, оскільки така особа не є неупередженою (Постанова Верховного Суду від 29.04.2020 року справа № 161/5372/17)⁵⁰. Таким чином об'єктивність розгляду справи уповноваженим органом чи посадовою особою може піддаватися сумніву через відсутність змагальності сторін, безсторонності органу (посадової особи), уповноваженої розглядати справу.

Обов'язковість участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення визначена лише у випадках, коли матеріали складені за вчинення правопорушень, передбачених ст. 172⁴–172⁹, 172⁹⁻² КУпАП, але все одно така участь не передбачає здійснення ним функції публічного обвинувачення, адже у ст. 250 КУпАП передбачені такі заходи прокурорського нагляду та визначені такі права: порушувати провадження в справі про адміністративне правопорушення; знайомитися з матеріалами справи; перевіряти законність дій органів (посадових осіб) при провадженні в справі; брати участь у розгляді справи; заявляти клопотання; давати висновки з питань, що виникають під час розгляду справи; перевіряти правильність застосування відповідними органами (посадовими особами) заходів впливу за адміністративні правопорушення; вносити подання, оскаржувати постанову і рішення по скарзі в справі про адміністративне правопорушення, а також вчиняти інші передбачені законом дії⁵¹.

Крім того, за даними Національної поліції України протягом 2022 року за правопорушення, передбачені ст. 130 поліцейськими було складено 133 870 протоколів⁵². Участь прокурора у кожній такій справі суттєво підвищить навантаження на органи прокуратури, спонукає до збільшення кількості прокурорів та як наслідок – спричинить підвищення видатків із державного бюджету України. Також слід зазначити, що покладення функції державного обвинувачення на прокурора наразі є неможливим, адже згідно зі ст. 22 Закону України

⁵⁰ Постанова Верховного Суду від 29.04.2020 року за справою № 161/5372/17. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/88986779?utm_source=jurliga.ligazakon.net&utm_medium=news&utm_content=j101

⁵¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 22.09.2023).

⁵² Відповідь Департаменту інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України від 30.08.2023 року № 211зі/27/01/2-2023 на запит Червінчука А. В. щодо кількості оформлених адміністративних матеріалів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поліцейськими територіальних підрозділів Національної поліції України у 2022–2023 роках.

«Про прокуратуру» прокурор підтримує державне обвинувачення в судовому провадженні лише щодо кримінальних правопорушень⁵³.

Враховуючи все вищезазначене, доцільно ст. 250 КУпАП «Прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні в справах про адміністративні правопорушення» залишити у чинній редакції.

Однак, для забезпечення принципів справедливості, об'єктивності, неупередженості та змагальності сторін необхідно надати можливість особі, яка склала протокол про адміністративне правопорушення брати участь у розгляді справи. Зважаючи, що нормами КУпАП визначено суб'єктами, які мають право складати протокол про адміністративне правопорушення не лише представників органів державної влади, а й місцевого самоврядування, громадських організацій тощо та враховуючи, що вказані особи здійснюють свої функції на початковій стадії притягнення до юридичної відповідальності, але не усі вони є представниками органів державної влади, доцільно надати цим особам загальне визначення – суб'єкти владних повноважень.

Суб'єкт владних повноважень як учасник провадження у справах про адміністративні правопорушення повинен мати певні права та обов'язки, регламентовані окремою статтею КУпАП. Тому, необхідно доповнити КУпАП новою статтею 268¹ такого змісту:

«Стаття 268¹. Суб'єкт владних повноважень

Суб'єкт владних повноважень – представник органу державної влади, іншого державного органу, органу місцевого самоврядування, громадської організації або органу громадської самодіяльності, інші суб'єкти, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення відповідно до статті 255 цього Кодексу. Суб'єктом владних повноважень може бути особа, яка склала протокол про адміністративне правопорушення або інша особа, визначена керівником відповідного органу.

Суб'єкт владних повноважень має право: знати час і місце розгляду справи про адміністративне правопорушення та бути присутнім при її розгляді, знайомитися з матеріалами справи, надавати пояснення, заявляти клопотання, ставити питання іншим особам, які беруть участь у провадженні, брати участь у дослідженні доказів, оскаржити постанову по справі.

Суб'єкт владних повноважень зобов'язаний: виявляти повагу до представників органу (посадової особи), що розглядає справу та до

⁵³ Про прокуратуру : Закон України від 14.10.2014 року № 1697-VII. Дата оновлення: 09.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18#Text> (дата звернення 22.09.2023).

інших учасників провадження; сприяти своєчасному, всебічному, повному та об'єктивному встановленню всіх обставин справи; не приховувати докази; надавати органу (посадової особи), що розглядає справу, повні і достовірні пояснення з питань, необхідних для з'ясування обставин справи про адміністративне правопорушення».

Крім того, зважаючи на пропозицію визначення нового учасника провадження у справах про адміністративні правопорушення – суб'єкта владних повноважень, надання йому відповідних прав та обов'язків, необхідно також передбачити й можливість оскарження ним постанови по справі про адміністративне правопорушення у відповідній нормі, а саме ст. 287 КУпАП «Право оскарження постанови по справі про адміністративне правопорушення».

ВИСНОВКИ

Під час дії правового режиму воєнного стану та у повоєнний період питання безпеки дорожнього руху повинно вважатися одним із пріоритетних напрямів національної безпеки України після захисту державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу.

Для поширення в Україні європейських принципів забезпечення безпечної мобільності пропонується: 1) закріпити в національному законодавстві принцип нульової толерантності до смертності і травматизму на автомобільних шляхах; 2) законодавчо врегулювати створення та діяльність координаційного органу з організації безпеки дорожнього руху на загальнодержавному рівні, покликаного координувати впровадження та досягнення заходів, спрямованих на реформування сфери дорожнього руху, розроблення та впровадження комплексу заходів, спрямованих на підвищення рівня його безпеки; 3) розглянути можливість створення аналогічних органів на регіональному та територіальному рівнях.

Напрацювання кардинально нового законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки з урахуванням сучасного стану суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху та міжнародного досвіду на зміну застарілого Закону України «Про дорожній рух» має стати головним орієнтиром законотворчої діяльності Верховної Ради України у найближчий період.

АНОТАЦІЯ

Розділ монографії присвячений дослідженню нормотворчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як складового елементу безпекового середовища держави в умовах дії правового режиму воєнного стану. Охарактеризовано основні законопроекти, які мають врегулювати суспільні відносини у сфері транспортної безпеки

та позитивно вплинути на зменшення показників дорожньо-транспортного травматизму, у тому числі, кількості загиблих і травмованих, що сприятиме зміцненню безпекового середовища загалом.

За результатами дослідження безпеку дорожнього руху та необхідність її забезпечення визначено як один із основних напрямів національної безпеки України. Окреслено першочергові напрями щодо покращення стану безпеки дорожнього руху в Україні відповідно до міжнародних стандартів.

Література

1. Європейська конвенція з прав людини : Конвенція, Міжнародний документ від 04.11.1950 року. Дата оновлення: 01.08.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 23.09.2023).

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 22.09.2023).

3. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 року № 2341-III. Дата оновлення: 11.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

4. Сімейний кодекс України : Закон України від 10.01.2002 року № 2947-III. Дата оновлення: 03.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14#Text> (дата звернення: 21.09.2023).

5. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV. Дата оновлення: 03.09.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

6. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-XII. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).

7. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 року № 1054-IX. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

8. Про освіту : Закон України від 05.09.2017 року № 2145-VIII. Дата оновлення: 02.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text>

9. Про повну загальну середню освіту : Закон України від 16.01.2020 року № 463-IX. Дата оновлення: 05.06.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/463-20#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

10. Про дошкільну освіту : Закон України від 11.07.2001 року № 2628-III. Дата оновлення 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

11. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 року № 389-VIII. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

12. Про правовий режим надзвичайного стану : Закон України від 16.03.2000 року № 1550-III. Дата оновлення: 31.03.2023. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

13. Про прокуратуру : Закон України від 14.10.2014 року № 1697-VII. Дата оновлення: 09.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18#Text> (дата звернення 22.09.2023).

14. Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху : проєкт Закону України від 12.01.2023 року № 8353. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41179>

15. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху : проєкт Закону України від 12.01.2023 року № 8356. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41186>

16. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : Проєкт Закону України від 19.01.2023 року № 8369. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201>

17. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечного перевезення тварин в транспортних засобах : Проєкт Закону України від 14.02.2023 року № 9016. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41320>

18. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції) : Проєкт Закону України від 14.02.2023 року № 9076. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41320>

19. Про внесення змін до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження : Проєкт Закону України від 09.03.2023 року № 9089. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41516>

20. Про внесення змін до статті 265⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо заборони тимчасового затримання транспортних засобів інспекторами з паркування під час дії правового режиму воєнного або надзвичайного стану : Проєкт Закону України від

10.03.2023 року. № 9092. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41655>

21. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо уточнення застосування кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом : Проект Закону України від 13.03.2023 року № 9094. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41512>

22. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо повноважень інспекторів з паркування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Проект Закону України від 27.03.2023 року № 9092-1. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41639>

23. Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану : Проект Закону України від 04.04.2023 року № 9182. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41697>

24. Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів : Проект Закону України від 12.04.2023 року № 9203. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41777>

25. Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо надання дозволу військовослужбовцям у період дії правового режиму воєнного стану використовувати у дорожньому русі транспортні засоби з правим розташуванням керма : Проект Закону України від 25.04.2023 року № 9238. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41817>

26. Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за залучення дітей до порушення правил дорожнього руху : Проект Закону України від 11.05.2023 року № 9289. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41922>

27. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо моменту виникнення права власності на транспортний засіб : Проект Закону України від 17.07.2023 року № 9498. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42319>

28. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму : Проект Закону України від

04.08.2023 року № 9564. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42425>

29. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування): Проект Закону України від 22.08.2023 року № 9642. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42555>

30. Про внесення змін до частини другої статті 250 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо обов'язкової участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення : Проект Закону України від 05.09.2023 року № 10002. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42713>

31. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 року № 229. Дата оновлення: 24.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text>

32. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306. Дата оновлення: 18.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

33. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України № 64/2022 від 24.02.2022 року. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>

34. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» : Наказ Державної авіаційної служби України 05.02.2019 року № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19?find=1&text#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

35. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Бантиш та інші проти України» (Заява № 13063/18 та 3 інші заяви) від 06.10.2022 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_i08#Text

36. Постанова Верховного Суду від 29.04.2020 року за справою № 161/5372/17. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/88986779?utm_source=jurliga.ligazakon.net&utm_medium=news&utm_content=jl01

37. Постанова Верховного Суду України від 30.10.2019 року за справою № 683/2694/16-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/85354738>

38. Судова практика Верховного Суду України у справах про адміністративні правопорушення / ра заг. ред. П. П. Пилипчука. Київ : Ін Юре, 2007. С. 202.

39. Статистика ДТП в Україні. Офіційний сайт патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

40. Відповідь Департаменту інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України від 30.08.2023 року № 211зі/27/01/2-2023 на запит Червінчука А. В. щодо кількості оформлених адміністративних матеріалів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поліцейськими територіальних підрозділів Національної поліції України у 2022–2023 роках.

Information about the authors:
Chervinchuk Andrii Vasylovych,

PhD in Law, Senior Researcher,
Head of the Research Laboratory on Problematic Issues of Law
Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational
and Scientific Institute,
The Donetsk State University of Internal Affairs
21, Stepana Tilhy, Kryvyi Rih, 50065, Ukraine
ORCID ID 0000-0001-7893-6632

Pylypenko Yevheniia Oleksiivna,

PhD in Law, Senior Researcher,
Senior Research of the Research Laboratory on Problematic Issues of
Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational
and Scientific Institute,
The Donetsk State University of Internal Affairs
21, Stepana Tilhy, Kryvyi Rih, 50065, Ukraine
ORCID ID 0000-0002-4044-5421

Atamanenko Yuliia Yuriivna,

PhD of Technical Sciences, Senior Researcher,
Senior Research of the Research Laboratory on Problematic Issues of
Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational
and Scientific Institute,
The Donetsk State University of Internal Affairs
21, Stepana Tilhy, Kryvyi Rih, 50065, Ukraine
ORCID ID 0000-0001-7423-9880