

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
Навчально-науковий інститут № 3**

В.І. Варивода, Д.А. Євдокимов, В.Г. Сюравичик, О.М. Жук; І.І. Риндюк

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ**

Методичні рекомендації

Київ-2019

Схвалено та рекомендовано до друку науково-методичною радою Національної академії внутрішніх справ (протокол № 4 від 15.04.2019 р.)

Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В.І. Варивода, Д.А. Євдокимов, В.Г. Сюравчик, О.М. Жук; І.І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.

Рецензенти:

Копан Олексій Володимирович – провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем протидії злочинності ННІ №1 Національної академії внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор;

Волкова Ю.І. – заступник начальника відділу організації дорожнього руху Управління патрульної поліції у м. Києві Департаменту патрульної поліції, старший лейтенант поліції.

Авторський колектив:

Варивода Василь Іванович – професор кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції;

Євдокимов Дмитро Андрійович – заступник начальника Управління патрульної поліції у м. Києві Департаменту патрульної поліції, викладач кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ, старший лейтенант поліції.

Сюравчик Валерій Григорович – старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем з проблем превентивної діяльності та запобігання корупції навчально-наукового інституту №3 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук;

Жук Олена Миколаївна – провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку ННІ №3 НАВС, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, підполковник поліції;

Риндюк Інна Іванівна – викладач циклу загальноправових дисциплін Київського центру первинної професійної підготовки «Академія поліції» (м. Київ) НАВС, ад'юнкт кафедри поліцейського права НАВС.

У методичних рекомендаціях розглянуто філософські, правові та організаційні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, а також зарубіжний досвід діяльності підрозділів Національної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Надано поняття та ознаки безпеки дорожнього руху; роль Національної поліції в її забезпеченні; поняття, ознаки та класифікація дорожньо-транспортних пригод; першоочергові дії патрульного на місці дорожньо-транспортної пригоди тощо.

Розкрито загальну характеристику адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху, причини та умови не виконання вимог правил дорожнього руху, причини настання дорожньо-транспортних пригод, умови їх настання, а також заходи щодо їх запобігання. Сформульовано перспективні напрями впровадження

позитивного світового досвіду в діяльність Національної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху тощо.

Методичні рекомендації підготовлено відповідно до розпорядження КМУ від 14.06.2017 № 481-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» та для використання їх при підготовці здобувачів вищої освіти закладів освіти МВС України, закладів освіти Національної поліції, а також у практичній діяльності поліцейських з метою підвищення ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху у Україні.

**Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху:
правові та організаційні аспекти**

Зміст

ВСТУП.....	<u>7</u>
РОЗДІЛ 1. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ПОНЯТТЯ, ОЗНАКИ ТА РІЛЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	<u>11</u>
1.1. Філософія забезпечення безпеки дорожнього руху та її значення у формуванні стратегії і державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні	<u>11</u>
1.2. Поняття, ознаки безпеки дорожнього руху, роль Національної поліції в її забезпеченні	<u>15</u>
1.3. Правове регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху	<u>22</u>
1.4. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	<u>24</u>
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗГЛЯДУ (ОФОРМЛЕННЯ) АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	<u>28</u>
2.1. Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі	<u>28</u>
2.2. Розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	<u>30</u>
2.3. Виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення	<u>34</u>
2.4. Особливості оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, вчинені повторно	<u>35</u>
2.5. Розгляд справ про адміністративне правопорушення за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)	<u>36</u>
2.6. Деякі аспекти діловодства у справах про адміністративні правопорушення	<u>38</u>
2.7. Особливості провадження у справах про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства	<u>40</u>
РОЗДІЛ 3. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	<u>42</u>
3.1. Поняття та види адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху	<u>42</u>
3.2. Зупинення транспортного засобу	<u>44</u>
3.3. Застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису	<u>47</u>

3.4. Фіксація адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.....	<u>57</u>
3.5. Тимчасове затримання, евакуація та блокування транспортних засобів.	<u>60</u>
3.6. Застосування лазерного вимірювача швидкості транспортних засобів «TruCAM LTI 20/20».....	<u>70</u>

РОЗДІЛ 4. ОГЛЯД ВОДІЯ (СУДНОВОДІЯ) НА СТАН АЛКОГОЛЬНОГО, НАРКОТИЧНОГО ЧИ ІНШОГО СП'ЯНІННЯ АБО ЩОДО ПЕРЕБУВАННЯ ПІД ВПЛИВОМ ЛІКАРСЬКИХ ПРЕПАРАТІВ, ЩО ЗНИЖУЮТЬ ЙОГО УВАГУ ТА ШВИДКІСТЬ РЕАКЦІЇ	<u>72</u>
--	------------------

4.1. Ознаки алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції	<u>72</u>
4.2. Відсторонення водіїв транспортних засобів які керують транспортними засобами у стані сп'яніння	<u>72</u>
4.3. Порядок проходження огляду водія на стан сп'яніння	<u>73</u>
4.4. Технічні засоби встановлення стану сп'яніння та особливості їх застосування	<u>74</u>
4.5. Порядок огляду водія на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я	<u>76</u>
4.6. Строки проведення огляду на стан сп'яніння	<u>78</u>
4.7. Особливості фіксації та реєстрації оглядів на стан сп'яніння.....	<u>78</u>
4.8. Вилучення посвідчення водія і позбавлення права керувати транспортними засобами (стаття 265-1 КУпАП). Особливості видачі тимчасового посвідчення водія.	<u>80</u>

РОЗДІЛ 5. ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ТА ЇХ ЗАПОБІГАННЯ	<u>82</u>
--	------------------

5.1. Поняття та стан дорожньо-транспортних правопорушень	<u>82</u>
5.2. Причини та умови дорожньо-транспортних пригод	<u>83</u>
5.3. Ознаки та класифікація дорожньо-транспортних пригод.....	<u>85</u>
5.4. Першочергові дії патрульного на місці дорожньо-транспортної пригоди. Перша допомога при дорожньо-транспортній пригоді.....	<u>89</u>
5.5. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 124 КУпАП	<u>94</u>
5.6. Діяльність підрозділів Національної поліції України та інших уповноважених органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням.....	<u>96</u>

ВИСНОВКИ.....	<u>98</u>
----------------------	------------------

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ТА РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	<u>102</u>
Нормативно-правові акти	<u>102</u>
Додаткові джерела.....	<u>105</u>

Вступ

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Цивілізоване суспільство не може існувати без належного задоволення соціальної потреби в просторовому переміщенні засобами автомобільного транспорту. Дорожній рух як соціальна система є первісно небезпечним, заздалегідь аварійним явищем, пов'язаним із автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки. Саме аварійність є показником ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху. В Україні таку діяльність проводять поєднані в єдину соціальну систему органи виконавчої влади всіх рівнів, правоохоронні органи та окремі галузі народного господарства (автомобілебудування, дорожнє господарство, комунальне господарство, освіта, охорона здоров'я, засоби масової інформації тощо), чільне місце серед яких відводиться Національній поліції України, зокрема Департаменту патрульної поліції.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2015 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема, шкода, яку несе суспільство від ДТП, займають важливе місце в суспільному житті та потребують глибокого наукового дослідження. Так, за офіційними даними, у світі в результаті ДТП щодня гине 3 тис. людей і ще близько 100 тис. отримують серйозні травми. За даними ООН, щороку ДТП забирають 1 млн. 200 тис. життів, ще 20-50 млн. осіб отримують травми ¹.

Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлюється інтенсивним зростанням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та ускладненням вимог до осіб, які управляють ними. Небачені потужності, швидкості і рушійна потенція техніки, що використовується, супроводжуються інтенсифікацією психічної діяльності людини. Усе це при обмежених психофізичних можливостях людини обумовлює зростання ймовірності вчинення автотранспортних правопорушень ².

Щорічно у світі в дорожньо-транспортних пригодках (далі – ДТП) гине понад півмільйона людей, ще п'ять мільйонів отримують травми чи каліцтва. На жаль, Україна вносить до світової статистики досить вагому частку, яка значно перевищує аналогічні показники інших країн ³. Щороку в Україні зростає аварійність, щодня на автошляхах відбуваються смертельні аварії. За даними Департаменту патрульної поліції України, за півроку 2017 року зареєстровано 76 000 ДТП, в яких загинуло

¹ Рівень ДТП в Україні та світі. URL: <http://www.zaxid.net/newsua/2010/11/21/130059/>.

² Сторавчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.

³ Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін. ; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с. С. 407.

1337 чоловік (за аналогічний період 2016 р. – 72 208 ДТП і 1417 загинуло). За день на українських дорогах гине більше людей, ніж за день під час військових дій в антитерористичній операції на сході України, – в середньому 8 осіб. Найбільше аварій в Київській, Дніпропетровській, Львівській, Одеській та Харківській областях ⁴.

Україна є однією з найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху. За роки незалежності на її дорогах трапилось понад 1,2 млн дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло близько 200 тис. і травмовано більше ніж 1,3 млн осіб, третина з яких – дитина або молода людина віком від 5 до 29 років. З огляду на це важливого значення набувають проблеми вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та пошуку нових моделей такого регулювання.

За даними МВС України за минулі роки, починаючи з 2010 року, кожен рік реєструється приблизно 31,7 тис. дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, у яких загинуло 4,7 тис. осіб і дістали травм майже 39 тис. осіб. Відносна кількість загиблих у ДТП в Україні у 7-10 разів більша, ніж у розвинених країнах Європи, а збитки сягають 1,4 % від її ВВП. Маючи такий небезпечний показник, як 102 смерті внаслідок ДТП на 1 мільйон жителів, Україна в декілька разів перевищує показники провідних держав-членів Європейського Союзу.

Сьогодні в Україні гостро стоїть питання профілактики аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, який відноситься до однієї з трьох найпоширеніших причин смертності осіб у віці від 5 до 44 років і, якщо не вжити невідкладних та дієвих заходів, він може стати п'ятою найпоширенішою причиною смертності у світі, яка щорічно забиратиме близько 2,4 мільйона людських життів.

Не менш важливою національною проблемою слід визнати й відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху та координації державних і недержавних установ та організацій, причетних до цієї діяльності. При розробленні державних, регіональних та місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху не застосовуються сучасні програмно-цільові підходи, ігноруються наукові рекомендації щодо виконання таких програм і їх удосконалення. У вітчизняну практику дуже повільно впроваджується передовий світовий досвід, зокрема, європейський, щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах.

Водночас стрімкі процеси реформування підрозділів Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, викликають потребу у ґрунтовному аналізі проєктів нормативно-правових актів у відповідній галузі, а також чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки.

Саме забезпечення дорожньої безпеки шляхом чіткої організації дорожнього руху, покращення якості дорожньої інфраструктури, надання медичної допомоги постраждалим від дорожньо-транспортних пригод сприятиме захисту життя та здоров'я кожного громадянина, а отже й зменшенню демографічних та соціально-економічних збитків від порушення Правил дорожнього руху.

Реалізація євроінтеграційної політики України супроводжується глибинним реформуванням системи та механізмом публічного управління з метою створення

⁴ Газета «Весті». 19 жовтня 2017 р. URL: <https://vesti-ukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh>.

належних управлінських установ, інституцій та органів влади, які здатні розробляти й ефективно впроваджувати принципи, правила й норми, обов'язкові для виконання на теренах Європейського простору.

Враховуючи важливість проблем, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, їх дослідженню присвячено багато праць таких учених, як В.Б. Авер'янова, О.М. Бандурки, Д.М. Бахраха, Ю.П. Битяка, Є.В. Герасименка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, С.М. Гусарова, Є.В. Додіна, М.М. Дорогих, М.І. Єропкина, В.Л. Зеленька, Р.А. Калюжного, О.П. Ключниченка, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, С.Ф. Константинова, М.В. Лошицького, В.І. Олефіра, О.Ю. Саламанової, М.М. Тищенко, Ю.С. Шемшученка, В.К. Шкарупи та інших. Однак, не дивлячись на значну за об'ємом і змістом виконану роботу, більшість практичних питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, продовжують залишатись не достатньо розробленими. Нерозробленість зазначених проблем у теорії, негативно позначається на правотворчій діяльності, обумовлює прийняття невиважених, недосконалих і суперечливих правових актів.

Таким чином, недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність підрозділів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також недостатня розробка цих питань у науковій літературі, обумовлюють актуальність та необхідність наукового дослідження теоретичних і практичних питань, пов'язаних із застосуванням адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки на автошляхах з урахуванням сучасних суспільно-політичних умов, національних правових традицій та позитивного зарубіжного досвіду.

Мета та завдання. *Мета* дослідження полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства України та узагальнення практики його реалізації визначити сутність, види та особливості адміністративно-правових засобів, які застосовуються Національною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху, підстави та порядок їх реалізації, а також розробити пропозиції та рекомендації з удосконалення правового регулювання в цій сфері.

Поставлена мета передбачає вирішення таких *завдань*: 1) визначити поняття, зміст та ознаки безпеки дорожнього руху, а також роль Національної поліції в її забезпеченні; 2) проаналізувати нормативно-правове регулювання та організаційну побудову Департаменту патрульної поліції; 3) розкрити компетенцію Департаменту патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 4) визначити поняття та види адміністративно-правових засобів забезпечення дорожнього руху; 5) проаналізувати загальнообов'язкові правила у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 6) визначити поняття та зміст засобів переконання та адміністративно-примусових заходів, що застосовуються Департаментом патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 7) визначити основні напрями удосконалення діяльності Департаменту патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративно-правові та кримінально-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху підрозділами МВС України.

Методи дослідження. Відповідно до поставленої мети та завдань, у дослідженні використано сукупність як загальних, так і спеціальних методів і прийомів наукового пізнання, зокрема: *діалектичний метод*, за допомогою якого з'ясовано поняття, визначено сутність і розкрито зміст адміністративно-правових

засобів забезпечення безпеки дорожнього руху; *формально-логічний метод* дозволив з'ясувати логіко-методологічні засади побудови основних дефініцій; з використанням *методів аналізу та синтезу* визначено систему загальнообов'язкових правил, які діють у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, засобів переконання, що застосовуються Департаментом патрульної поліції в цій сфері та адміністративно-примусових заходів забезпечення безпеки дорожнього руху; *методи класифікації та групування* використовувалися при аналізі основних напрямів діяльності Департаменту патрульної поліції, правил, що діють у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також засобів адміністративного переконання та адміністративного примусу, що застосовуються Департаментом патрульної поліції з метою забезпечення безпеки дорожнього руху; *статистичні методи* використовувались при дослідженні ефективності діяльності Департаменту патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, при характеристиці наслідків автомобілізації, а також при аналізі інституту адміністративної відповідальності за порушення ПДР.

Розділ 1.

Безпека дорожнього руху в Україні: поняття, ознаки та роль Національної поліції щодо її забезпечення

1.1. Філософія забезпечення безпеки дорожнього руху та її значення у формуванні стратегії і державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні

Першою особою, яку було засуджено за перевищення швидкості став британець Уолтер Арнолд. 28 січня 1896 року, не дивлячись на обмеження в 3 км/г, маніяк нісся зі швидкістю 12 км/г. Поліцейський почав переслідування на велосипеді, і йому вдалося наздогнати хулігана.



Філософія є методологічною основою світогляду. Для його побудови вона дає вихідні, основні принципи, застосування яких дає змогу людині виробити свої життєві настанови, що стають головними орієнтирами, визначають характер та спрямованість її ставлення до дійсності, характер і спрямованість практичної діяльності.

Своїм основним завданням філософія має встановлення перших, основних істин, які слугують першопочатком або принципами для інших істин. Філософія встановлює свої істини шляхом дослідження і доведення. Тобто філософія прагне раціональними засобами створити гранично узагальнену картину світу і місця людини у ньому, досліджуючи пізнавальне, ціннісне, соціально-політичне, моральне й естетичне ставлення людини до світу.

До основних функцій філософії слід зарахувати світоглядну, пізнавальну (гносеологічну), методологічну, практично-діяльну (праксеологічну).

Соціальна філософія – розділ філософії, покликаний відповісти на питання про те, що є суспільство і яке місце займає в ньому людина.

Соціальна філософія розглядає соціальні інститути як певну сукупність закладів та установ, що відповідає соціальній структурі суспільства; сукупність соціальних умов та культурних зразків, які визначають стійкі форми соціальної поведінки та діяльності; систему поведінки згідно з цими нормами.

Світоглядна функція філософії полягає в тому, що вона, озброюючи людей знаннями про світ та про людину, про її місце у світі, про можливості його пізнання і перетворення, здійснює вплив на формування життєвих установ, на усвідомлення людиною цілей та сенсу життя у тому числі і формування світогляду щодо безпечного середовища існування.

Соціальна філософія розглядає такі інститути, як сім'я, виховання, культура. Інститути регулюють поведінку та діяльність, що суперечать загальноприйнятим нормам, контролюють та упорядковують їх згідно із своїми принципами.

Серед системи інститутів особливе місце посідає інститут безпеки дорожнього руху, від дієвості та ефективності функціонування якого залежить рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 відсотка осіб. Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.

Так, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р схвалено «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року». Саме дана стратегія покликана визначити рівень проблеми безпеки дорожнього руху в Україні.

Розв'язання проблеми здійснюватиметься із застосуванням системного підходу обґрунтованих цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів, і одночасно розглядаються на етапі запобігання аварії, під час аварії та після неї відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

Метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі.

У зв'язку із зазначеним міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За останні шість років (2011-2016 роки) в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах у 2016 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років.

За результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками виникає через:

- перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39 відсотках випадків;

- необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 відсотках випадків;

- порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод із смертельними наслідками;

- керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Ураховуючи наведене, з метою збереження життя людей необхідним є прийняття Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні⁵, на основі якої будуть розроблені план заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року, що також передбачено Законом України «Про дорожній рух», Транспортною стратегією України на період до 2020 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174 (Офіційний вісник України, 2010 р., № 92, ст. 3280), та Рекомендаціями парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», схваленими постановою Верховної Ради України від 13 квітня 2016 р. № 1091-VIII.

⁵ Розпорядження КМ України від 14 червня 2017 р. № 481-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року»: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80/print#n8>

Основними причинами виникнення проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;
- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;
- невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;
- відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод;
- відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу;
- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;
- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;
- низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість;
- відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідності технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;
- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;
- відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

1.2. Поняття, ознаки безпеки дорожнього руху, роль Національної поліції в її забезпеченні



Забезпечення безпеки дорожнього руху – як один із напрямів діяльності Національної поліції, є досить складним об'єктом не лише державного управління, але й наукових досліджень. Передусім, це пов'язано із його неоднозначним трактуванням у вітчизняних і зарубіжних джерелах, а також відсутністю одностайності наукових поглядів на трактування таких вихідних для нього термінів, як «дорожній рух», «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху», «система безпеки дорожнього руху», «організація забезпечення безпеки дорожнього руху», «засоби забезпечення дорожнього руху» тощо⁶. Говорити про те, що наведені терміни є тотожними було б неправильно.

На задоволення вимоги із безпеки дорожнього руху спрямовується певний вид внутрішньосистемної управлінської діяльності, під якою необхідно розуміти процес досягнення визначеної мети та завдання через відповідні органи в середині системи⁷. В нашому випадку такою діяльністю і є діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Виходячи з викладеного, можна побудувати ланцюжок логічного дослідження такої правової категорії, як «забезпечення безпеки дорожнього руху»: «дорожній рух» → «безпека дорожнього руху» → «забезпечення безпеки дорожнього руху» → «діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху». Саме на основі такого ланцюжка ми й побудуємо наше дослідження.

Розпочинаючи аналіз поняття «дорожній рух», у першу чергу слід зазначити, що термін «дорожній» – це прикметник від слова «дорога», що означає вузьку смугу землі, призначену для пересування, шлях сполучення⁸. Слово «рух» означає зміну положення, переміщення; стан, протилежний спокою; переміщення в просторі в будь-якому напрямі; рух того чи іншого виду транспорту; їзда чи ходьба в різних напрямках⁹.

У міжнародне правове поле термін «дорожній рух» було введено Конвенцією ООН «Про дорожній рух» 1968 р.¹⁰. І хоча зазначена Конвенція не містила тлумачення аналізованого терміну, водночас, вона давала роз'яснення основній його складовій: «дорога – вся смуга відводу вулиці та дороги, що відкрита для руху»¹¹. У 1971 р. цей термін прийшов на зміну таких термінів як «вуличний рух» і «рух у

⁶ Лазаренка М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2017. 235 с.

⁷ Щекин Г. В. Теория социального управления. Киев, 1996. 408 с. С. 245.

⁸ Ожегов С. А. Словарь русского языка. М.: Рус. Яз., 1984. 816 с. С. 156.

⁹ Словарь русского языка: Т. 1. / Под ред. Евгеньевой А. П. М., 1981. 997 с. С. 368.

¹⁰ Конвенция ООН «Про дорожній рух» від 08.11.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.

¹¹ Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения. М., 1987. 160 с. С. 28.

містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах». Зокрема, під дорожнім рухом у той час розумівся процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії його учасників визначаються спеціальними правилами¹².

У законодавстві незалежної України термін «дорожній рух» вживається досить широко. Зокрема, він зустрічається в Законі України «Про дорожній рух»¹³, Правилах дорожнього руху¹⁴, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджених наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395¹⁵, Положенні про Департамент патрульної поліції: затверджене наказом Національної поліції України від 06.11.2015 р. № 73¹⁶ та ін.

Проте визначення самої дефініції «дорожній рух» жоден із названих актів не містить. Опосередковано цей термін визначається в деяких підзаконних актах. Так, наприклад, у п. 2 додатку до Постанови КМ України від 17.12.1993 р. № 1053 «Про затвердження переліку статистичних показників порядку обліку та звітності з питань безпеки дорожнього руху»¹⁷ зазначається, що «міжнародний дорожній рух – це транспортні засоби, що перебувають у міжнародному русі (вантажні автомобілі, легкові автомобілі, автобуси)».

Неоднозначний підхід до визначення аналізованого поняття можна знайти і в науковій літературі, що обумовлено складною соціотехнічною природою дорожнього руху. Термін «соціотехнічна природа дорожнього руху» доволі часто застосовується у прикладних дослідженнях¹⁸. При цьому можна виділити, принаймні, три основні концепції його тлумачення, що відображають співвідношення механічних, правових і соціальних ознак, властивих цьому процесу.

Перша – «механічна концепція», прихильники якої підходить до визначення змісту поняття «дорожній рух» як до підстави для виникнення найпростіших відносин управлінського характеру. В цій концепції переважають механічні інтерпретації дорожнього руху. Такого роду підхід різні автори називають «механічним»¹⁹, «технологічним»²⁰, «техніко-технологічним»²¹ тощо, оскільки вирішення наявних проблем відбувається, насамперед, інженерними заходами.

Виходячи з такого розуміння дорожнього руху, цілком закономірно, що основним інструментарієм «механічного» підходу є проекти, схеми, графіки тощо, в яких фіксуються режими руху транспортних засобів та пішоходів, визначаються технічні засоби, завдяки яким учасники дорожнього руху інформуються про умови руху та встановлені режими власної поведінки.

¹² Васильєв Н.М., Иванов В.Н. Организация движения наземного нерельсового транспорта. М., 1971. 198 с. С. 5.

¹³ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

¹⁴ Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 18.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

¹⁵ Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.

¹⁶ Положення про Департамент патрульної поліції: затверджене наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 р. № 73. Дата оновлення: 31.10.2016 р. № 1114

¹⁷ Перелік статистичних показників і порядок обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 р. № 1053.

¹⁸ Домашенко О.В. Організаційно-правові основи забезпечення безпеки дорожнього руху на Україні: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1993., Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.— К., 1997., Міленін О.Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.— Харків, 2001. та інші)

¹⁹ Кликовшгейн Г.И. Организация дорожного движения: Учебник для вузов. М., 1982. 240 с.

²⁰ Васильєв А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. М., 1990. 304 с.

²¹ Гончаренко Ф.П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби. Київ, 1999. 280 с.

Така «класична» організація дорожнього руху, як механічного процесу руху транспортних засобів і пішоходів, відображена, до речі, і в чинному законодавстві (ст. 27 Закону «Про дорожній рух»²²).

Друга концепція тлумачення дорожнього руху – «механічна концепція з ознаками правового регулювання», що поряд із механічними ознаками припускає також і правове регулювання дій учасників аналізованого процесу. При цьому в її основу покладено таку властивість права, як здатність організуючого впливу на суспільство, але з диферентом на механічну концепцію управління процесом дорожнього руху.

Найбільш відомими розробниками цієї концепції прийнято вважати В.О. Домашенко, В.В. Лук'янова та І.К. Шахриманьяна. Так, наприклад, перший автор визначає дорожній рух як «нормативно врегульований процес пересування по дорогах транспортних засобів і пішоходів»²³; другий – як «процес руху транспортних засобів по дорогах, де дії водія та пішохода визначаються спеціальними правилами»²⁴. З аналізу наведених визначень неважко помітити, що при визначенні дорожнього руху їх автори основний акцент роблять на правовому регулюванні дій соціальних елементів.

Таким чином, модернізована в правовому аспекті механічна концепція організації дорожнього руху має за нормативну основу – що цілком природно – Правила дорожнього руху²⁵, нормативний акт, який встановлює порядок руху на автошляхах України.

Як бачимо, в попередніх двох концепціях використовуються всі можливі засоби, спрямовані на впорядкування механічного процесу, навіть засоби правового регулювання. Однак, якщо при цьому враховувати ще й соціальний аспект, то процес пересування не можна вважати оптимально вирішеним. Річ у тім, що в даному випадку, як зазначає О.Л. Міленін, не вирішеним залишається питання: «чи можуть, або чи здатні учасники діяти відповідно до встановленої схеми, і чи бажають вони виконувати розпорядження щодо пересування»²⁶. Дійсно, як відомо з теорії управління, злагодженість у роботі людини та машини забезпечується лише за умов, коли механічні характеристики співвіднесені з можливостями людської уваги, пам'яті, параметрів руху людини тощо. У зв'язку з цим, з метою більш точного визначення процесу управління дорожнім рухом виникає потреба детальніше визначити впорядковану діяльність щодо оптимізації відносин учасників дорожнього руху. Саме на вирішення цього завдання й спрямована третя концепція.

Третя концепція тлумачення дорожнього руху – «соціальна концепція». Її фундаторами прийнято вважати В.В. Лук'янова (у його більш пізніх працях), О.Л. Міленіна та О.Ю. Салманову, які в якості основної ознаки дорожнього руху виділяють соціальну діяльність людини в даному процесі. При такому підході «дорожній рух» розглядається, наприклад, як «діяльність, спрямована на

²² Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

²³ Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис... канд. юрид. наук. Київ, 1993. 22 с. С. 13.

²⁴ Лук'янов В.В. Безопасность дорожного движения: монография. М., 1978. 247 с. С. 4.

²⁵ Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 18.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>.

²⁶ Миленин О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 19 с. С. 13.

задоволення суспільної та особистої потреби в просторовому пересуванні людей, засобів і продуктів їх праці»²⁷.

Варто зауважити, що широке розповсюдження цієї концепції пов'язано з усвідомленням того факту, що процес транспортування – це, передусім, суспільна діяльність, яка є одним із засобів забезпечення суспільної потреби в територіально-просторовому переміщенні людей та продуктів їх праці²⁸. Саме тому, дорожній рух, як складову процесу транспортування, за переважною більшістю власних ознак, об'єктивно можна репрезентувати як процес виробництва – суспільно необхідну діяльність із вироблення продукту (послуг) суспільного споживання. При цьому під процесом виробництва, в найбільш узагальненому вигляді, необхідно розуміти процес створення предмета споживання та визначення способу споживання, що є підставою виникнення та розвитку людських потреб; процес активного перетворення людської природи з метою створення необхідних матеріальних умов для свого існування.

За такого підходу, дорожній рух визначається як один із етапів загальної виробничої діяльності, пов'язаний з фізичним переміщенням людей, транспортних засобів та вантажів²⁹; або ж як сукупність суспільних відносин, що виникають при просторовому переміщенні людей та вантажів по дорогах за допомогою транспортних засобів або без них, а також у процесі управління умовами цього переміщення³⁰.

Визначивши соціальну спрямованість дорожнього руху, виникає потреба в аналізі його як об'єкта соціальних відносин. Це обумовлено, передусім, тим, що в процесі дорожнього руху беруть участь не тільки водії-професіонали, для яких це основний вид фахової діяльності, але також ті, хто працює в інших виробничих та невиробничих сферах при використанні транспортних засобів, які належать їм на правах власності; ті, хто користується транспортом у ролі пасажирів; ті, хто є вимушеним учасником дорожнього руху у ролі пішоходів, погоничів тварин тощо. Крім того, значна кількість людей обслуговує дорожній рух, не беручи в ньому участі, зокрема при підготовці водіїв, проведенні технічних оглядів, навчанні дітей, лікуванні постраждалих від негативних наслідків дорожнього руху, проектуванні вулиць, доріг, шляхопроводів тощо. Звісно, наведений перелік не безкінечний й обмежується межами соціальної системи із забезпечення безпеки дорожнього руху. Водночас, навіть його аналіз свідчить про те, що в аналізованому процесі відображені інтереси багатьох соціальних верств суспільства. Саме цей факт й обумовлює потребу в управлінні процесом дорожнього руху як галуззю суспільних відносин, що специфічно визначає соціальні інтереси держави та суспільства. Відповідно, державне управління повинно забезпечити таку регламентацію цього процесу, яка б задовольняла всі соціальні потреби, що виникають при просторовому переміщенні транспортних засобів.

Водночас, варто наголосити на тому, що не лише зіткнення інтересів усіх учасників дорожнього руху характеризує його як соціальне явище. Головним, на наш погляд, є те, що у ньому реалізуються соціально-політичні, соціально-

²⁷ Майоров В. К. Дорожное движение и безопасность. Челябинск, 1997. 96 с. С. 36.

²⁸ Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1997. 197 с. С. 15.

²⁹ Иванов В. Н. Проблемы развития общей теории управления дорожным движением // Материалы научно-технической конференции стран-членов СЭВ по проблемам безопасности дорожного движения. Алма-Ата, 1977. С. 711-714.

³⁰ Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения: учеб. пособие. М., 1979. 380 с. С. 8.

економічні, соціально-культурні завдання, що стоять перед суспільством на тому чи іншому етапі його розвитку. Саме тому, дорожній рух в умовах держави можна визначити як соціальну функцію.

Підсумовуючи розгляд трьох концепцій побудови дефініції «дорожнього руху», слід зазначити, що кожна із них має право на існування, оскільки їх прихильники формують уявлення про досліджуваний об'єкт, перш за все, виходячи з поставленого завдання та понятійного апарату, напрацьованого в певній галузі. Зважаючи це, під час проведення власного дослідження ми будемо використовувати всі три концепції у їх сукупності. Саме такий підхід, на нашу думку, дозволить сформулювати комплексний, універсальний підхід до тлумачення дефініції «дорожній рух».

Відразу ж зауважимо, що на даний час в науковій літературі вже можна зустріти такі комплексні підходи до розуміння категорії «дорожній рух». Їх результатом, як правило, є так звані «гібридні» дефініції, що є спільними як для «технічної», так і для «правової» та «соціальної» концепцій. Так, наприклад, О.В. Домашенко пропонує включати у дефініцію «дорожнього руху», відповідно до його структури, нормативне регулювання та дорожньо-транспортну пригоду³¹. В.І. Коноплянко, вказуючи на зв'язок транспорту з іншими сферами людської діяльності та із суспільством у цілому, пропонує розглядати дорожній рух не тільки як складну динамічну систему взаємодії транспортних і пішохідних потоків, але також і як сукупність чотирьох складових: «людина – автомобіль – дорога – середовище»³². А.П. Васильєв, Ф.П. Гочаренко, В.Ф. Бабков дають схожі визначення «дорожнього руху», які в узагальненому вигляді можна подати так: «дорожній рух – це процес взаємодії елементів системи «водій – транспортний засіб – дорога – середовище»³³. Ще більш загальну дефініцію формулює В.В. Новіков, який пропонує розглядати дорожній рух крізь призму його як техніко-технологічної, так і соціальної сутності»³⁴. Найбільш вдалим і всебічно розгорнутим, на нашу думку, є визначення дорожнього руху, сформульоване О.Л. Милениним, який розглядає поняття «дорожній рух» як об'єкт правового забезпечення через соціальний контекст дорожніх проблем (комунікаційну, мобільну, стратегічну, інтеграційну)³⁵.

Аналіз усіх наведених вище підходів дозволяє нам серед широкого спектра управлінських відносин у сфері дорожнього руху виділити три найбільш важливі групи: а) управління розвитком і функціонуванням автомобільно-дорожньої системи; б) управління функціонуванням автомобільної дороги; в) управління дорожнім рухом. Зважаючи на специфіку предмета даної магістерської роботи, нас більше цікавить третій аспект, який і буде об'єктом подальшого дослідження.

Проаналізувавши дорожній рух як об'єкт соціального управління, ми зробили наступні узагальнюючі висновки:

³¹ Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1993. 22 с. С. 10.

³² Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения: учебник. М., 1991. 183 с. С. 4.

³³ Гочаренко Ф.П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби: монографія. Київ, 1999. 280 с.; Васильєв А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения: монография. М., 1990. 304 с.; Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: монография. М., 1982. 288 с.

³⁴ Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1997. 23 с. С. 11.

³⁵ Миленин О.Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 7 с.

По-перше, у процесі дорожнього руху виникають управлінсько-соціальні відносини. Це підтверджується тим, що суб'єктами такого управління є люди, транспортні засоби, дороги, завдяки яким складаються спеціальні суспільні відносини, а об'єктом виступає дорожній рух.

По-друге, дорожній рух – це реально існуючий об'єкт соціального управління. На користь такого висновку свідчить той факт, що він виникає лише там, де є суспільна діяльність людей, крім того, йому притаманний регулюючий вплив на поведінку учасників. З появою дорожнього руху з'являються такі функції управлінського процесу, як координація, узгодження, планування, контроль, нагляд, примус, що реалізуються в межах суспільних відносин між учасниками дорожнього руху.

По-третє, дорожній рух – це об'єкт управління, який існує у двох аспектах: елементно-структурному – як сукупність людей, транспортних засобів, мережі доріг, оточуючого середовища та нормативної бази, що все це врегульовує; а також функціональному аспекті – як діяльність щодо безпосереднього пересування та створення умов для такого пересування, а також як поведінка учасників дорожнього руху.

По-четверте, соціальне управління в процесі просторового переміщення людей та вантажів є вольовою діяльністю, що виражається в цілеспрямованому й організуючому впливі, спрямованому на забезпечення безпеки дорожнього руху, узгодженості та впорядкованості спільних дій людей, колективів в інтересах ефективного розв'язування завдань, які стоять перед ними.

Таким чином, з урахуванням зазначених висновків, ми можемо сформулювати власну дефініцію **дорожнього руху**, як об'єкта соціального управління: дорожній рух – це система елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища і можливостей людини, а також процес, який регулює динамічні зв'язки у тріаді «людина – транспортний засіб – дорога».

Наступним елементом визначеного нами ланцюжка є категорія «безпека дорожнього руху». Відразу ж зауважимо, що в сучасних нормативно-правових актах термін «безпека дорожнього руху» теж доволі вживаний. Про це, зокрема, можуть свідчити хоча б назви деяких нормативних актів, наприклад: Програма забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів³⁶; Постанова про затвердження переліку статистичних показників і порядку обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху³⁷, Концепція Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 роки³⁸, Указ про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху³⁹ та ряд інших. Водночас, офіційного визначення аналізованому поняттю жоден із названих актів не дає, що обумовлює необхідність звернення до його доктринального тлумачення.

Аналіз дефініції «безпека дорожнього руху» доцільно здійснити спочатку у контексті іншого, більш широкого за змістом, поняття – «безпека». Передусім, відзначимо відсутність єдності в поглядах на розуміння цього поняття. Так, його

³⁶ Програма забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 6.04.1998 р. № 456.

³⁷ Перелік статистичних показників і порядок обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 р. № 1053.

³⁸ Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.10.2008 р. № 1384-р.

³⁹ Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху: Указ Президента України від 20.11.2007 р. № 1121/2007.

тлумачать як стан, при якому кому-, чому-небудь ніщо не загрожує⁴⁰; він також може вказувати на попередження небезпеки, чи виражати умови, за яких відсутня загроза небезпеки⁴¹; або означати стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави від зовнішніх і внутрішніх загроз тощо. Останнім часом, це поняття досить часто вживається не лише представниками різних соціальних груп, але й в наукових працях і нормативних документах. Водночас, його сутність і зміст продовжують залишатися малодослідженими, що підвищує вірогідність викривлення характеру діяльності органів, покликаних забезпечувати безпеку, чи її неповноту порівняно зі змістом, який законодавець у нього вклав.

Обмежений обсяг дослідження не дає нам можливості достатньо уваги присвятити аналізу сучасних наукових підходів до визначення безпеки. Тому ми пропонуємо зупинитись лише на найбільш загальних положеннях: по-перше, вона формується з політичних, економічних соціальних й інших основ держави, а також реально існуючих загроз; по-друге, вимагає забезпечення в багатьох напрямках, і, відповідно, викликає необхідність формування ефективної системи (правового, організаційного та іншого характеру), здатної забезпечити сприятливі умови; по-третє, в сучасних умовах розвитку суспільства загрози можуть походити також і від реальних ситуацій внутрішнього життя держави та суспільства; по-четверте, на сьогодні безпека не може розглядатися лише як ступінь захищеності, тому що це стан, за якого можливе існування та розвиток особи, суспільства та держави.

У вітчизняній та зарубіжній літературі, в якій висвітлюються проблеми безпеки, можна зустріти не лише безліч підходів до її визначення, але й безліч критеріїв для її класифікації. Так, наприклад, безпеку поділяють за масштабом – на міжнародну, регіональну та локальну; за суб'єктами – на особисту, суспільну, національну та колективну; за суспільними сферами – на політичну, економічну, військову, екологічну тощо⁴². У змісті безпеки розрізняють також зовнішню та внутрішню сторони та, з огляду на це, виокремлюють зовнішню та внутрішню безпеку. Одним із різновидів останнього виду є громадська безпека, що включає в себе і безпеку дорожнього руху. Нажаль, ми не маємо змоги приділити увагу дослідженню кожного з названих різновидів безпеки. Тому, з'ясувавши, що безпека дорожнього руху є складовою частиною громадської безпеки, пропонуємо докладніше розглянути лише її.

З аналізу наведеного визначення випливає, що суспільні відносини з приводу «безпеки дорожнього руху» є частиною суспільних відносин з приводу «громадської безпеки», оскільки вони теж складаються через джерела підвищеної небезпеки, якими є транспортні засоби. Дійсно, механічні транспортні засоби під час руху здобувають таку кінетичну енергію, яка робить їх небезпечно потенційними руйнівниками, що стає причиною переривання процесу переміщення.

На нашу думку, під **безпекою дорожнього руху** необхідно розуміти систему суспільних відносин, урегульованих правовими та технічно-юридичними нормами, що склалася в зв'язку з діяльністю державних органів і громадських організацій щодо попередження, припинення та ліквідації негативного впливу транспортних

⁴⁰ Новий словник української мови / Уклад. В. Яременко, О. Сліпущко. 2 вид, випр. Київ: Видавництво «АКОНІТ», 2006. Т. 1: А-К. 2006. 926 с. С. 83.

⁴¹ Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол. Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.; НАН України, Інститут держави і права ім. В.М. Корещького. Київ: Видавництво «Українська енциклопедія» ім. М.П. Бажана, 1998. – Т. 1: А-Г. 1998. 669 с. С. 207.

⁴² Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол. Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.; НАН України, Інститут держави і права ім. В.М. Корещького. Київ: Видавництво «Українська енциклопедія» ім. М.П. Бажана, 1998. – Т. 1: А-Г. 1998. 669 с. С. 207.

засобів, як джерела підвищеної небезпеки, на особисту безпеку учасників дорожнього руху. Іншими словами, це стан, коли учасникам дорожнього руху ніщо не загрожує.

Отже, розглянемо останній елемент визначеного нами на початку роботи логічного ланцюжка – це «діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху». Відразу ж зауважимо, що в сучасній літературі з питань безпеки дорожнього руху домінує точка зору, згідно якої «забезпечувати безпеку дорожнього руху» означає «домагатися зниження загальної кількості ДТП, кількості загиблих та поранених в умовах розвитку автомобілізації»⁴³. З аналізу наведеного визначення видно, що в його основу покладено сформульоване В.В. Лук'яновим поняття «організації дорожнього руху» як діяльності із забезпечення максимально безпечної швидкості, включаючи підготовку та виховання його учасників, удосконалення транспортних засобів, дорожніх умов, утримання їх у придатному експлуатаційному стані, регулювання руху та нагляд за дотриманням правил руху⁴⁴. В.В. Лук'янов сформулював також визначення «регулювання дорожнього руху», зміст якого зводиться до того, щоб «забороняти, рекомендувати водіям та пішоходам, зобов'язувати їх виконувати ті чи інші дії з метою забезпечення безпеки та швидкості»⁴⁵. На нашу думку, запропонований підхід є дещо некоректним. Річ у тім, що поняття «регулювання дорожнього руху» є складовою поняття «організація дорожнього руху», а тому воно не може розглядатися як вичерпна сукупність упорядкованих дій та процесів на дії учасників руху. Крім того, в аналізованому понятті губиться сутність організації дорожнього руху, оскільки вказаний комплекс заходів потрібний лише для того, щоб просто створити дорожній рух, організувати транспортний процес.

У зв'язку з викладеним, більш обґрунтованим видається підхід І.К. Шахриманьяна, який соціально-правову сторону дорожнього руху поєднує із його метою – пересування людей та вантажів. Відповідно, сучасний дорожній рух, на його думку – це переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу⁴⁶. І хоча автор співвідносить цю дефініцію із поняттям «дорожній рух», однак, на нашу думку, вона цілком узгоджується із поняттям «діяльність по забезпеченню безпеки дорожнього руху».

Отже, на нашу думку, діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху», під яким пропонується розуміти систему дій, спрямованих на забезпечення безпечного переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які загрожують учасникам дорожнього руху.

1.3. Правове регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху

⁴³ Гончаренко Ф.П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби: монографія. Київ, 1999. 280 с. С. 4.

⁴⁴ Лук'янов В.В. Безопасность дорожного движения: монография. М., 1978. 247 с. С. 25.

⁴⁵ Лук'янов В.В. Безопасность дорожного движения: монография. М., 1978. 247 с. С. 25.

⁴⁶ Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения: монография. М., 1979. 129 с. С. 12.



Безпека під час дорожнього руху залишається однією з найбільш виразних в нашій країні. Спираючись на досвід інших держав та підлаштовуючи його під вітчизняне правове поле, Україна може випрацювати комплекс підходів та заходів щодо розв'язання та поліпшення проблематики безпеки дорожнього руху, що є специфічно ускладненою пострадянськими регіональними тенденціями розвитку. Підґрунтям забезпечення безпеки дорожнього руху передусім необхідно розуміти низку нормативно-правових актів, затверджених на законодавчому рівні, які виступають у ролі юридичних регуляторів та формують національне законодавство з безпеки дорожнього руху.

Враховуючи те, що система нормативно-правових актів, які діють у сфері дорожнього руху, була детально проаналізована в питанні 1.2, нижче пропонуємо провести лише їх оглядовий аналіз.

У правовому регулюванні діяльності Національної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху основоположну роль відіграє Конституція України⁴⁷, Закон України «Про Національну поліцію»⁴⁸, Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. (дата оновлення: 04.02.2019)⁴⁹, Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМ України від 10.10.2001 р. № 1306⁵⁰, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X. (дата оновлення: 07.02.2019)⁵¹, Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III. (дата оновлення: 26.02.2019)⁵², Положення про Департамент патрульної поліції: затверджене наказом МВС України від 06.11.2015 р. № 73⁵³, Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395⁵⁴ та ін.

Центральне місце в системі загальнообов'язкових правил, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, займають законодавчі акти, що приймаються Верховною Радою України та мають вищу юридичну силу. При цьому всі законодавчі акти в сфері дорожнього руху (з урахуванням специфіки даної

⁴⁷ Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. Дата оновлення: 30.09.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.

⁴⁸ Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 06.02.2019. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

⁴⁹ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

⁵⁰ Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 18.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

⁵¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

⁵² Кримінальний кодекс України: Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 26.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

⁵³ Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції: наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 73 (зі змінами у ред. наказу Національної поліції від 31.10.2016 р. № 1114). URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normativno-pravova-baza-diyalnosti-patruлноyi-politsiyi>.

⁵⁴ Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.

магістерської роботи) можна умовно розділити на дві підгрупи: ті, що регламентують організацію дорожнього руху, а також ті, що регламентують діяльність патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Окрім законодавчих актів, Верховна Рада України з метою регулювання правовідносин у сфері дорожнього руху видає також постанови. В таких постановах, як правило, формулюються завдання, що потребують першочергового вирішення, включаючи вимоги щодо зміцнення правопорядку.

Ряд загальнообов'язкових правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, недодержання яких тягне застосування підрозділами патрульної поліції заходів адміністративного примусу, встановлюється також в указах Президента України та постановах і розпорядженнях КМ України.

Водночас, як було доведено вище, переважна більшість правових норм, що регулює діяльність патрульної поліції в сфері дорожнього руху, міститься у відомчих нормативних актах МВС України. Ми не будемо вдаватись до їх детальної характеристики, а лише зауважимо, що на сьогодні проблема відомчого правового регулювання продовжує залишатись гострою темою для наукових дискусій. Так, наприклад, представники крайнього негативного ставлення до відомчих актів взагалі не вважають їх джерелом права, називаючи їх «бюрократичним звичаєвим правом», що не передбачене та не санкціоноване законом. Однак, враховуючи той факт, що Закон України «Про Національну поліцію» та інші законодавчі акти визначають повноваження Національної поліції лише в загальному вигляді, застосовувати їх без конкретизації практично неможливо. В цьому і полягає значення відомчої нормотворчості.

Нарешті, правову основу діяльності патрульної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складають також міжнародні правові акти, ратифіковані в установленому порядку, а також двосторонні та багатосторонні договори.

Залежно від *юридичного змісту* *приписів* загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на чотири підгрупи: зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі та рекомендаційні, що відображає основні способи їх регулюючого впливу на суспільні відносини в аналізованій сфері. Зобов'язуючі правила містять владні вимоги до працівників транспортних підприємств або громадян вчинити певні дії, зазначені в них; забороняючі – вказують на неприпустимість певної поведінки під страхом застосування впливу (адміністративного, дисциплінарного тощо); уповноважуючі (дозвільні) – закріплюючи можливість виконавцям діяти у визначених межах, надають їм право вибору відповідного варіанту поведінки у дозволених рамках; рекомендаційні – містять конкретні поради виконавцям, як вчинити в певних обставинах.

Залежно від *юридичного характеру приписів* загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на дві підгрупи: матеріальні та процесуальні. Перші – визначають зміст обов'язків, прав і юридичних можливостей учасників дорожніх відносин, а також встановлюють їх відповідальність; Другі – передбачають процедуру практичної реалізації матеріальних норм.

Залежно від *дії в часі* загальнообов'язкові правила у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можуть бути такими, що обмежені строками дії, і такими, що необмежені жодними часовими рамками. Більшість правил діє постійно, тобто будь-яким строком не обмежено.

За дією в просторі можна виділити правила загальнодержавного та місцевого масштабу.

Залежно від кола осіб, на яких поширюється дія приписів загальнообов'язкових правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можна виділити такі групи: правила, що регулюють діяльність посадових осіб та інших працівників транспортних підприємств, а також працівників інших підприємств, діяльність яких пов'язана з дорожнім рухом; правила, що визначають обов'язки громадян – учасників дорожнього руху; правила, що закріплюють повноваження контрольно-наглядових органів щодо застосування заходів адміністративного впливу.

1.4. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху



Серед *основних повноважень Національної поліції*, визначених ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію»⁵⁵, поліція відповідно до покладених на неї завдань:

- 1) здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень;
- 2) виявляє причини та умови, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає у межах своєї компетенції заходів для їх усунення;
- 3) вживає заходів з метою виявлення кримінальних, адміністративних правопорушень; припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення;
- 4) регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;
- 5) здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;
- 6) видає відповідно до закону дозволу на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху тощо.

Відповідно до ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух»⁵⁶, до *повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху* належать:

⁵⁵ Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 06.02.2019. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

⁵⁶ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;
- погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;
- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проєктів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;
- видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;
- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, дотриманням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

Відповідно ст. 222 КУпАП⁵⁷, *органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення*: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина перша статті 44, стаття 89, частина друга статті 106-1, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 116-2, частина друга статті 117, частини перша і

⁵⁷ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята і шоста статті 121, статті 121-1, 121-2, частини перша, друга, третя і п'ята статті 122, частина перша статті 123, 124-1, 125, частини перша, друга і четверта статті 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128-129, стаття 132-1, частини перша, друга та п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133-1, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 148, 151, частини шоста і сьома статті 152-1, статті 161, 164-4, статтею 175-1 (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статтями 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 180, 181-1, частина перша статті 182, статті 183, 192, 194, 195).

Відповідно ст. 255 КУпАП⁵⁸ протоколи про адміністративні правопорушення складають уповноважені на те посадові особи органів внутрішніх справ (Національної поліції) (частина перша статті 44, статті 44-1, 46-1, 46-2, 51, 51-2, 88-1, 89, 92, частина перша статті 106-1, стаття 106-2, частини четверта і сьома статті 121, частина четверта статті 122, статті 122-2, 122-4, 122-5, частини друга і третя статті 123, стаття 124, частина третя статті 126, частина четверта статті 127, статті 127-1, 130, частина третя статті 133, стаття 135-1, стаття 136 (про порушення на автомобільному транспорті), стаття 139, частина четверта статті 140, статті 148, 151, 152, 154, 155, 155-2 – 156-2, 159, 160, 162, 162-3, частина перша статті 163-17, статті 164 – 164-11, 164-15, 164-16, 165-1, 165-2, 166-14 – 166-18, 172-4 – 172-9, 172-9-2, 173 – 173-2, 173-4, 174, стаття 175-1 (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, 178 – 181-1, 182 – 183-1, частини перша – третя, сьома статті 184, статті 184-1 - 185-2, 185-4 – 185-9, 186, 186-1, 186-3, 186-5 – 187, 188-28, 188-47, 189 – 195-6, статті 204-1, 206-1, 212-6, 212-7, 212-8, 212-10, 212-12, 212-13, 212-14, 212-19, 212-20).

⁵⁸ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

Розділ 2.

Особливості розгляду (оформлення) адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху



2.1. Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі



Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Закону України «Про національну поліцію», з метою встановлення нормативно-правового регулювання здійснення проваджень уповноваженими особами Національної поліції України у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, наказом МВС від 07.11.2015 № 1395 затверджено [«Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі»](#).

Ця Інструкція визначає процедуру оформлення поліцейськими підрозділів поліції та поліцейськими, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція (далі – поліцейський), матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі.

Також, ця Інструкція розроблена відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Законів України «Про центральні органи виконавчої влади», «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», постанов Кабінету Міністрів України від 20 травня 2015 року № 314 «Про утворення деяких

територіальних органів Міністерства внутрішніх справ», від 17 грудня 2008 року № 1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення», від 17 грудня 2008 року № 1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках», від 17 грудня 2008 року № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду».

У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський вносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу.

Постанова вноситься у разі виявлення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачених статтями 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою, третьою і п'ятою статті 122, частиною першою статті 123, статтею 124-1, статтями 125, 126, частинами першою, другою і третьою статті 127, статтями 128, 129, статтею 132-1, частинами шостою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою, другою і третьою статті 140, частинами шостою, сьомою статті 152-1 КУпАП.

У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, якщо воно вчинене особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, або його розгляд не віднесено до компетенції Національної поліції України, поліцейський відповідно до статті 255 КУпАП складає протокол про адміністративне правопорушення.

Поліцейські складають протоколи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені частинами четвертою і сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частиною четвертою статті 127, статтями 127-1, 130, 139, частиною четвертою статті 140, 188-28 КУпАП.

При порушенні правил дорожнього руху водіями транспортних засобів Збройних Сил України або інших утворених відповідно до законів України військових формувань та Державної спеціальної служби транспорту – військовослужбовцями строкової служби штраф як адміністративне стягнення до них не застосовується. У цих випадках поліцейські передають матеріали про правопорушення відповідним органам для вирішення питання про притягнення винних до дисциплінарної відповідальності.

Оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Протокол про адміністративне правопорушення складається відповідно до ст. 254 КУпАП. До протоколу про адміністративне правопорушення долучаються:

- 1) письмові пояснення свідків правопорушення у разі їх наявності;
- 2) акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу у разі здійснення його затримання;
- 3) акт огляду на стан сп'яніння у разі проведення огляду на стан сп'яніння;
- 4) інші документи та матеріали, які містять інформацію про правопорушення.

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності. За наявності свідків і потерпілих протокол про адміністративне правопорушення підписується також цими особами.

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу про адміністративне правопорушення в ньому робиться відповідний запис.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання, які долучаються до протоколу.

Під час складання протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються її права й обов'язки, передбачені статтею 268 КУпАП, про що робиться відмітка у протоколі.

При складанні протоколу про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 139, частиною четвертою статті 140 КУпАП або постанови у справі про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою – третьою статті 140 КУпАП (коли протокол не складається), до них необхідно долучати **акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі** (додаток 2) з відповідними замірами та схемою про:

1) пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій чи технічних засобів регулювання дорожнього руху;

2) самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху;

3) перешкоду для дорожнього руху, у тому числі забруднення шляхового покриття;

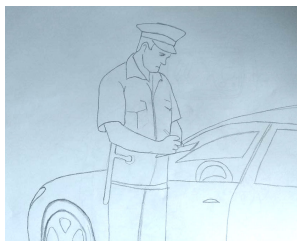
4) пошкодження асфальтобетонного покриття доріг унаслідок руху машин на гусеничному ходу;

5) умови та стан шляху, які загрожують безпеці дорожнього руху;

6) порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць проведення ремонтних робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій;

7) порушення або невиконання правил на підприємствах, в установах та організаціях під час розроблення та виготовлення транспортних засобів і деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання, під час проектування, реконструкції та ремонту шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд.

Під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене статтею 188-28 КУпАП, щодо невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб уповноважених підрозділів Національної поліції України, щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, додаються акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі та копія раніше надісланої (врученої) **вимоги (припису)**.



2.2. Розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення, за місцем проживання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, за місцем реєстрації транспортного засобу та на місці вчинення адміністративного правопорушення.

Постанова у справі про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою, третьою і п'ятою статті 122, частиною першою статті 123, статтею 124-1, статтями 125, 126, частинами першою, другою і третьою статті 127, статтями 128, 129, статтею 132-1, частинами шостою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою, другою і третьою статті 140, частинами шостою, сьомою статті 152-1 КУпАП, виноситься на місці вчинення адміністративного правопорушення.

Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами четвертою та сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частиною четвертою статті 127, статтями 127-1, 130, 139, частиною четвертою статті 140, статтею 188-28 КУпАП, а також справи про адміністративні правопорушення, вчинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років.

Поліцейські розглядають справи про адміністративні правопорушення, визначені у статті 222 КУпАП.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, користується правами, визначеними у статті 268 КУпАП.

Поліцейський під час підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує такі питання:

- 1) чи належить до її компетенції розгляд цієї справи;
- 2) чи правильно складено протокол (якщо складання протоколу передбачено КУпАП) та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення;
- 3) чи повідомлено належним чином осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду (якщо справа не розглядається на місці);
- 4) чи витребувано необхідні додаткові матеріали, які потрібні для вирішення справи;
- 5) чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, їх законних представників і адвоката.

Справа про адміністративне правопорушення розглядається відкрито, крім випадків, коли це суперечить інтересам охорони державної таємниці.

Розгляд справ про адміністративне правопорушення у закритому режимі проводиться із додержанням усіх правил провадження. Під час розгляду справи про адміністративне правопорушення у закритому режимі можуть бути присутні лише особи, які беруть участь у провадженні в цій справі.

Провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за обставин, визначених у статті 247 КУпАП.

Справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. За відсутності цієї особи справа розглядається лише у випадках, коли є дані про своєчасне її

сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи (стаття 268 КУпАП).

Якщо при складанні протоколу (якщо складення протоколу передбачається КУпАП) особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, не була належним чином повідомлена про місце і час розгляду справи, їй за місцем проживання (перебування), роботи надсилається [повідомлення про запрошення до підрозділу поліції](#) (додаток 4) на розгляд справи.

Розгляд справи розпочинається з представлення поліцейського, який розглядає цю справу. Поліцейський, що розглядає справу, оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права і обов'язки. Після цього оголошується протокол про адміністративне правопорушення (якщо складення протоколу передбачається КУпАП), заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи, досліджуються докази і вирішуються клопотання. Під час розгляду справи потерпілого може бути опитано як свідка.

Поліцейський оцінює докази за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному і об'єктивному дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності, керуючись законом і правосвідомістю.

Якщо при розгляді справи поліцейський приїде до висновку, що в порушенні є ознаки кримінального правопорушення, матеріали передаються прокурору або органу досудового розслідування.

При малозначності вчиненого адміністративного правопорушення поліцейський може звільнити особу, яка притягається до адміністративної відповідальності, від адміністративної відповідальності і обмежитись усним зауваженням.

У випадку закінчення на дату розгляду справи про адміністративне правопорушення строків накладення адміністративного стягнення, передбачених статтею 38 КУпАП, справа про адміністративне правопорушення підлягає закриттю без накладення на особу, яка притягається до адміністративної відповідальності, адміністративного стягнення.

Поліцейський, розглядаючи справу про адміністративне правопорушення, залежно від установлених обставин зазначає у рішенні про наявність або відсутність вини конкретної особи у його вчиненні та за результатами розгляду справи по суті на підставі статті 247 КУпАП приймає рішення щодо закриття справи про адміністративне правопорушення у зв'язку із закінченням строків, передбачених статтею 38 КУпАП.

Поліцейський, який розглядає справу, встановивши причини та умови, що сприяли вчиненню адміністративного правопорушення, вносить у відповідний державний орган чи орган місцевого самоврядування, громадську організацію або посадовій особі пропозиції про вжиття заходів щодо усунення цих причин та умов. Про вжиті заходи протягом тридцяти календарних днів з дня надходження пропозиції повідомляє орган (посадову особу), який вніс пропозицію.

Потерпілим, свідкам, експертам і перекладачам відшкодовуються у встановленому порядку витрати, яких вони зазнали у зв'язку з явкою до поліцейського, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення.

Постанова по справі про адміністративне правопорушення

Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, поліцейський виносить постанову по справі про адміністративне правопорушення.

Зміст постанови по справі про адміністративне правопорушення повинен відповідати статті 283 КУпАП.

По справі про адміністративне правопорушення виносяться одна з таких постанов:

- 1) про накладення адміністративного стягнення;
- 2) про закриття справи.

Постанова про закриття справи виносяться при оголошенні усного зауваження, передачі матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу або передачі їх прокурору, органу досудового розслідування, а також за наявності обставин, передбачених статтею 247 КУпАП.

Постанова про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі (додаток 5), складається у письмовій формі (заповнюється відповідно до вимог пункту 10 розділу XIII цієї Інструкції) або за наявності технічної можливості в електронній формі у вигляді стрічки, яка роздруковується за допомогою спеціальних технічних пристроїв, із зазначенням відомостей, що відповідають пунктам постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі, наведеної у додатку 5 до цієї Інструкції.

Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи (стаття 285 КУпАП). Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається поштою рекомендованим листом особі, стосовно якої її винесено.

Копія постанови в той самий строк вручається або надсилається потерпілому на його прохання. Копія постанови вручається під підпис. У разі якщо копія постанови надсилається, про це робиться відповідна відмітка у справі (стаття 285 КУпАП).

У випадках, передбачених статтею 258 КУпАП, копія постанови у справі про адміністративне правопорушення вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення (стаття 285 КУпАП).

Постанова набирає законної сили після її вручення особі, або отримання поштового повідомлення про вручення, або про відмову в її отриманні.

Накладення стягнень

Стягнення за адміністративне правопорушення накладається відповідно до статті 33 КУпАП.

Адміністративне стягнення накладається не пізніше як через два місяці з дати вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніше як через два місяці з дати його виявлення, за винятком випадків, коли справи про адміністративні правопорушення відповідно до КУпАП – повідомчі суду (судді) (стаття 38 КУпАП).

Якщо справи про адміністративні правопорушення є повідомчими суду (судді), стягнення накладається не пізніше як через три місяці з дати вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніше як через три місяці з дати його виявлення.

При вчиненні однією особою двох або більше адміністративних правопорушень адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо (стаття

36 КУпАП). У цьому випадку поліцейський накладає стягнення тільки за ті адміністративні правопорушення, які він має право розглядати.

Якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим самим поліцейським, стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених.

У разі закриття кримінального провадження, але за наявності в діях особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, ознак адміністративного правопорушення адміністративне стягнення накладається не пізніш як через місяць з дня прийняття рішення про закриття кримінального провадження (стаття 38 КУпАП).

2.3. Виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення

Стягнення штрафу за бажанням особи, притягнутої до адміністративної відповідальності, здійснюється поліцейським на місці вчинення адміністративного правопорушення незалежно від розміру, виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв. У такому разі особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, видається квитанція.

У разі несплати штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення провадження в справі, а потім виконання постанови здійснюються в порядку, передбаченому КУпАП.

Штраф сплачується особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня вручення їй постанови про накладення штрафу, а в разі оскарження такої постанови – не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення.

У разі несплати особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, штрафу в установленій КУпАП строк постановою у справі про адміністративне правопорушення протягом п'яти днів із [заявою](#) (додаток 6) надсилається для примусового виконання до органу державної виконавчої служби за місцем проживання (перебування), роботи особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, або за місцезнаходженням її майна в порядку, установленому законодавством.

У порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, стягується подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті КУпАП та зазначеного у постанові про його стягнення, а також витрати на облік зазначених правопорушень.

У разі винесення кількох постанов про накладення адміністративних стягнень щодо однієї особи кожна постанова виконується окремо (стаття 300 КУпАП).

Відстрочка виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу (за винятком стягнення штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення) здійснюється в порядку, встановленому законодавством.

За наявності обставин, зазначених у пунктах 5, 6, 9 статті 247 КУпАП (видання акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення; скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність; смерть особи,

щодо якої було розпочато провадження в справі), поліцейський припиняє її виконання.

Не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення. У разі оскарження постанови перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги. У разі відстрочки виконання постанови перебіг строку давності зупиняється до закінчення строку відстрочки (стаття 303 КУпАП).

У разі відсутності самостійного заробітку в осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративне правопорушення, штраф стягується з батьків або осіб, які їх замінюють (стаття 307 КУпАП).

Штраф, накладений за вчинення адміністративного правопорушення, вноситься особою, яка притягається до адміністративної відповідальності, в установу банку України, за винятком штрафу, що стягується на місці вчинення правопорушення, якщо інше не встановлено законодавством України (стаття 307 КУпАП).

Постанова про накладення штрафу, за якою стягнення штрафу проведено повністю, з відміткою про виконання або за якою стягнення штрафу проведено відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження» повертається до відповідного підрозділу поліції.

Постанова у справі про адміністративне правопорушення, за яке накладено адміністративне стягнення у вигляді попередження, виконується поліцейським, який виніс таку постанову, шляхом оголошення постанови.

2.4. Особливості оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, вчинені повторно

Повторним відповідно до статті 35 КУпАП визнається вчинене особою протягом року однорідне правопорушення, за яке її вже було піддано адміністративному стягненню.

Винесення постанови про адміністративне правопорушення, передбачене частинами першою, другою, третьою і шостою статті 121, частиною першою статті 128, частиною шостою статті 133-1 КУпАП, здійснюється за місцем вчинення правопорушення за наявності відомостей про те, що це порушення не є повторним протягом року.

У разі неможливості встановити повторність постанови в справі про адміністративне правопорушення на місці його вчинення не виноситься, а складається повідомлення про адміністративне правопорушення, яке у п'ятиденний строк разом із наявними матеріалами справи (рапортом, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, поясненнями свідків, показаннями технічних приладів та засобів, у тому числі тих, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, та іншими доказами) надсилається до підрозділу поліції за місцем проживання (перебування) особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, з метою здійснення перевірки на наявність повторності правопорушення та вжиття заходів щодо подальшого розгляду.

Після здійснення перевірки на наявність повторності правопорушення особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомляється про місце розгляду справи про адміністративне правопорушення.

Поліцейський, який подає матеріали до розгляду, готує довідку про наявність повторності вчинення адміністративного правопорушення, отримання (неотримання) особою за місцем її проживання посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а за матеріалами про адміністративні правопорушення, передбачені частинами другою та третьою статті 130 КУпАП, – довідку про належність транспортного засобу.

У разі встановлення повторності правопорушення до протоколу (якщо протокол складається) долучається довідка, у якій міститься інформація про дату вчинення попереднього адміністративного правопорушення і прийняте в справі рішення.

2.5. Розгляд справ про адміністративне правопорушення за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)



1. Справа про адміністративне правопорушення розглядається відкрито, крім справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), та випадків, коли це суперечить інтересам охорони державної таємниці.

У разі якщо порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), посадова особа уповноваженого органу Національної поліції за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, а також у разі необхідності – за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань встановлює відповідальну особу.

Якщо адміністративне правопорушення, передбачене частинами першою, третьою статті 122 КУпАП (в частині порушення правил зупинки, стоянки), зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції зобов'язана розмістити на лобовому склі транспортного засобу копію [постанови про накладення адміністративного стягнення за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки \(відеозапису\)](#) (додаток 11) (якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу на місці вчинення правопорушення), або [повідомлення про притягнення до адміністративної](#)

відповідальності (додаток 12) (якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу на місці вчинення правопорушення).

Повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності має містити відомості, передбачені частинами другою – четвертою статті 283 КУпАП, крім відомостей про особу, стосовно якої розглядається справа. Повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності має містити також інформацію про порядок виконання адміністративного стягнення, у тому числі реквізити для сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом 10 банківських днів з дня вчинення відповідного правопорушення, що вважатиметься виконанням адміністративного стягнення у повному обсязі.

Постанова про накладення адміністративного стягнення за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису) (далі – постанова про накладення адміністративного стягнення) правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Інформація про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), та винесені постанови про накладення адміністративного стягнення не пізніше наступного робочого дня з дня встановлення відповідальної особи вноситься до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції при внесенні до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху інформації про зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, а також при винесенні постанови про накладення адміністративного стягнення за вчинення такого правопорушення перевіряє, чи не були відповідні обставини зафіксовані раніше, а також чи не притягалася відповідна особа до адміністративної відповідальності за це правопорушення іншою уповноваженою посадовою особою.

Якщо відповідні відомості про зафіксоване правопорушення вже внесені до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або відповідну особу вже притягнуто до адміністративної відповідальності за це правопорушення, постанова іншої уповноваженої посадової особи про накладення адміністративного стягнення підлягає скасуванню.

Постанова про накладення адміністративного стягнення надсилається відповідальній особі протягом трьох днів з дня її винесення рекомендованим листом з повідомленням на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи).

Днем отримання постанови про накладення адміністративного стягнення є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її відповідальній особі або повнолітньому члену сім'ї такої особи.

У разі якщо відповідальна особа відмовляється від отримання постанови, днем отримання постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні.

У разі невручення постанови про накладення адміністративного стягнення адресату за зазначеною в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів

адресою днем отримання постанови вважається день повернення поштового відправлення з позначкою про невручення до органу (підрозділу), уповноважена посадова особа якого винесла відповідну постанову.

У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами України, інформація про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), вноситься уповноваженою посадовою особою до відповідних електронних реєстрів Міністерства внутрішніх справ України та Державної прикордонної служби України.

Відповідальна особа або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), якщо протягом 20 календарних днів із дня вчинення відповідного правопорушення або із дня набрання постановою про накладення адміністративного стягнення законної сили:

1) ця особа надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать її транспортному засобу;

2) особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.

У випадках звільнення відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від адміністративної відповідальності на підставі:

1) абзацу другого частини першої статті 279-3 КУпАП – винесена стосовно відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, постанова про накладення адміністративного стягнення скасовується тим органом (посадовою особою), який її виніс;

2) абзацу третього частини першої статті 279-3 КУпАП – до винесеної постанови стосовно відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, вносяться зміни щодо визначення суб'єктом правопорушення особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису).

2.6. Деякі аспекти діловодства у справах про адміністративні правопорушення

1. Бланки протоколів про адміністративні правопорушення, постанов у справах про адміністративне правопорушення, тимчасових дозволів на право керування транспортними засобами виготовляються відповідно до [технічного опису бланка тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами \(додаток 13\), технічного опису бланка постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі \(додаток 14\), технічного опису бланка протоколу про адміністративне правопорушення \(додаток 15\).](#)

Кількісний облік надходження, видачі та використання бланків ведеться в електронному журналі з використанням баз (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС поліцейським, на якого покладено відповідні обов'язки.

Про виявлення зіпсованих бланків (механічні пошкодження, друкарський брак) доповідається керівнику відповідного підрозділу.

Зіпсовані, повернуті або такі, що мають друкарський брак, бланки протоколів, постанов та тимчасових дозволів знищуються та списуються з обліку відповідно до акта щомісячного списання бланкової продукції.

На підставі [акта щомісячного списання бланкової продукції](#) (додаток 16) до електронного журналу вносяться дані щодо їх зняття з обліку.

У разі виявлення втрати бланків протоколів, постанов і тимчасових дозволів проводяться службові розслідування.

Матеріали про адміністративні правопорушення, оформлені поліцейськими, у тому числі тимчасово вилучене посвідчення водія (у разі його вилучення), протягом однієї доби надсилаються до підрозділів адміністративної практики для подальшої їх реєстрації, опрацювання, внесення інформації до автоматизованого обліку, зберігання або надсилання до органів (посадових осіб), яким надано право накладати адміністративне стягнення.

Внесення інформації до автоматизованого обліку здійснюється протягом трьох днів з дати отримання матеріалів про адміністративні правопорушення підрозділами адміністративної практики, а інформації за матеріалами про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 130 КУпАП, – протягом одного дня з дати отримання таких матеріалів підрозділами адміністративної практики.

Після внесення відповідної інформації до автоматизованого обліку матеріали про адміністративні правопорушення надсилаються до органів (посадових осіб), яким надано право накладати адміністративне стягнення, в десятиденний строк з дати отримання таких матеріалів підрозділами адміністративної практики.

Працівник підрозділу поліції, який здійснює контроль за видачею та використанням бланків протоколів про адміністративні правопорушення, постанов про адміністративні правопорушення та тимчасових дозволів на право керування транспортним засобом, одночасно здійснює перевірку правомірності і правильності використання та оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення й у випадках виявлення недоліків доповідає рапортом керівникові підрозділу поліції.

Тимчасово вилучені документи повертаються за наявності підстав для повернення (постанова суду, довідка посадової особи органу кримінально-виконавчої інспекції, відповідний акт із відміткою посадової особи про усунення виявлених порушень та наявність документів, які підтверджують сплату штрафу) уповноваженими особами відповідних підрозділів поліції відповідно до чинного законодавства.

Документи, які є підставою для повернення тимчасово вилучених посвідчень водія, вносяться до автоматизованого обліку уповноваженою особою підрозділу поліції.

Матеріали про адміністративні правопорушення (сторінки яких нумеруються та прошиваються) зберігаються в підрозділах поліції за місцем прийняття рішення протягом трьох років з дня накладення адміністративного стягнення. Після закінчення визначеного строку матеріали про адміністративні правопорушення підлягають знищенню комісією у складі не менше трьох осіб. Персональний склад

комісії затверджується керівником відповідного підрозділу поліції. За наявності технічної можливості матеріали про порушення правил дорожнього руху, зафіксовані за допомогою фото- і кінозйомки, відеозапису, зберігаються в підрозділі поліції в електронному вигляді протягом одного місяця з дати фіксації порушення, а у випадку наявності інформації про оскарження – протягом строку оскарження та розгляду справи.

Заповнення в письмовій формі протоколів про адміністративні правопорушення, постанов про притягнення до адміністративної відповідальності, тимчасових дозволів здійснюється чорнилом (пастою) чорного або синього кольору. Записи здійснюються розбірливим почерком, а прізвище, ім'я, по батькові особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, її місце проживання (перебування), місце роботи, а також посада, спеціальне звання та прізвище, ім'я, по батькові поліцейського записуються друкованими літерами.

2.7. Особливості провадження у справах про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства

Іноземці і особи без громадянства, які перебувають на території України, підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Питання про відповідальність за адміністративні правопорушення, вчинені на території України іноземцями, які згідно з чинним законодавством та міжнародними договорами України користуються імунітетом від адміністративної юрисдикції України, вирішуються дипломатичним шляхом (стаття 16 КУпАП).

2. Відповідно до Віденської конвенції про дипломатичні зносини від 18 квітня 1961 року члени дипломатичного корпусу, адміністративно-технічні працівники та обслуговувальний персонал посольств мають дипломатичний імунітет.

Члени дипломатичного корпусу мають дипломатичний імунітет постійно, а адміністративно-технічний та допоміжний персонал тільки під час виконання своїх службових обов'язків. Члени дипломатичного корпусу не зобов'язані надавати пояснення як свідки.

3. Транспортні засоби дипломатичного та консульського корпусу також мають імунітет від обшуку, арешту.

4. При порушенні правил дорожнього руху особою, яка має імунітет, після перевірки документів, що посвідчують її особу, і акредитаційної картки, що підтверджує статус (дипломатичний паспорт, дипломатична картка, консульська картка, службова картка), поліцейський складає рапорт, а документи повертаються власнику. Забороняється здійснювати стосовно зазначеної особи будь-які заходи затримання або інші примусові дії, за винятком випадків, коли надання свободи сприятиме продовженню правопорушення.

5. Якщо особа, яка має дипломатичний імунітет, керує транспортним засобом у стані сп'яніння, їй пропонується припинити керування. Огляд на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я проводиться у разі її згоди. У цьому випадку поліцейський повідомляє чергового відповідного підрозділу поліції. У таких випадках рекомендується запрошувати на місце виявлення правопорушення представника дипломатичного представництва, при якому вказана особа акредитована.

При відмові від проходження медичного огляду і спробах продовжити керування транспортним засобом особою, яка має дипломатичний імунітет,

подальший рух цього автомобіля не допускається, у зв'язку з чим у присутності двох свідків складається рапорт із зазначенням вичерпних відомостей про цю особу. У рапорті обов'язково вказується, що зазначена особа керувала транспортним засобом у стані сп'яніння (вказуються ознаки сп'яніння), відмовилася на прохання поліцейських вийти з автомобіля, пояснити свою поведінку і пройти медичний огляд. Після складення рапорту забороняється вживати будь-яких заходів щодо затримання цієї особи або інші примусові дії. Цій особі пропонується скористатися послугами таксі або попутного транспорту, надається можливість викликати по телефону інший автомобіль або водія. Про факт затримання автомобіля під керуванням особи, яка має дипломатичний імунітет, негайно інформуються черговий відповідного підрозділу поліції і Департамент патрульної поліції. До рапорту додаються пояснення свідків.

6. Рапорт та інші матеріали щодо порушення правил дорожнього руху особами, які мають дипломатичний імунітет, у п'ятиденний строк надсилаються до Департаменту патрульної поліції з подальшою передачею їх до Міністерства закордонних справ України, про що особа, яка має дипломатичний імунітет, попереджається на місці вчинення адміністративного правопорушення.

7. Оформлення матеріалів про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства, які не мають дипломатичного імунітету, здійснюється відповідно до чинного законодавства.

Під час оформлення матеріалів про вчинене іноземцем або особою без громадянства правопорушення йому рекомендується вирішити всі питання щодо провадження в адміністративній справі за місцем учинення цього порушення. Поліцейські використовують всі передбачені законодавством можливості щодо розгляду та виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення в найкоротші строки.

8. Справи про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства, які не мають дипломатичного імунітету, розглядаються за місцем вчинення адміністративного правопорушення.

9. Після закінчення тримісячного строку невитребувані посвідчення водія іноземців з копією постанови (рішення) суду (у разі наявності) надсилаються до Департаменту патрульної поліції для подальшого направлення до відповідного підрозділу Міністерства закордонних справ України і повернення власникам.

Розділ 3.

Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху

3.1. Поняття та види адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху

Дорожній рух – одна з найбільш характерних і невід’ємних частин сучасної цивілізації. Автомобільний транспорт, автодороги, мости, тунелі буквально змінили обличчя землі. Вони втілюють у собі міцний прояв науково-технічного прогресу й значною мірою впливають на темпи економічного та соціального розвитку кожної країни і всього людства.

Зважаючи на таку вагому роль процесів, що пов’язані з дорожнім рухом, у соціальному житті суспільства, їх наслідки, потребують глибокого наукового осмислення. При цьому особливе місце серед них займають ті, що мають негативне значення й набули загрозливого характеру в останні десятиріччя: матеріальна шкода від ДТП, шум, загазованість, захаращення вулиць припаркованими автомобілями, транспортні затори.

Негативні наслідки нерозв’язаних проблем автомобілізації полягають і в тому, що вони призвели до мільйонних людських жертв. Аварійність на дорогах в багатьох країнах розцінюється на рівні національного лиха. Блага, які несе автомобіль, оплачується дорогою ціною, оскільки людству завдається колосальна матеріальна, фізична та моральна шкода. Драматизм цього боку автомобілізації змушує до пошуку радикальних засобів, спрямованих на зниження аварійності, попередження ДТП, зменшення інших шкідливих наслідків розвитку автопрому. Людство знайшло тисячу засобів вдосконалювати автомобіль, робити його більш надійним, більш зручним, але так і не зуміло зробити його абсолютно безпечним. Саме тому, необхідність розробки найбільш ефективних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху, яка виникла ще наприкінці минулого століття, й на сьогодні залишається вкрай актуальною потребою.

У якості юридичного інструментарію під правовими засобами розуміють закріплені Конституцією, нормами законів або інших правових актів прийоми, способи впливу на суспільні відносини з метою досягнення певного результату. Відповідно, до правових засобів відносять юридичні норми, правовідносини, індивідуальні правовстановлюючі веління та приписи, акти правозастосовчих органів тощо. В системі зазначених засобів (приймів, заходів, способів) важлива роль відводиться адміністративно-правовим засобам. При цьому, на нашу думку, абсолютно необґрунтованим видається точка зору деяких науковців, як зазначають, що термін «правові засоби» в реалізації адміністративних відносин не поширений. Скоріше навпаки, саме «адміністративно-правові засоби» характеризуються найбільшим розмаїттям. Їм притаманний ряд специфічних властивостей, які, в свою чергу, характерні й для адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Адміністративно-правові засоби у своїй сукупності є одним із найбільш ефективних структурних елементів охоронної діяльності органів держави, спрямованої на формування та розвиток суспільних відносин у різноманітних галузях (в тому числі й у сфері дорожнього руху) на міцній нормативній основі.

Порядок застосування адміністративно-правових засобів визначено, як правило, адміністративно-процесуальними нормами. Реалізація адміністративно-правових засобів належить до компетенції органів виконавчої влади, спеціально уповноважених посадових осіб і є результатом здійснення ними державно-владних повноважень. Як виняток, деякі заходи адміністративного впливу застосовуються судами (суддями), а також органами окремих громадських організацій (їх представниками), наділеними певними адміністративно-владними повноваженнями.

Суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із найважливіших об'єктів адміністративно-правової охорони. Саме за допомогою закріплення та практичної реалізації різноманітних адміністративно-правових засобів створюються умови для підвищення ефективності діяльності, спрямованої на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Проаналізувавши чинне адміністративне законодавство та практику його застосування, ми прийшли до висновку, що *до основних адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести такі:*

1. *Загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.* Їх змістом визначаються межі поведінки посадових осіб суб'єктів управління, транспортних підприємств, їх працівників, громадян, представників контролюючих органів і громадських формувань у сфері дорожнього руху, тобто створюється належний правовий режим в галузі функціонування автотранспорту.

Таким чином, загальнообов'язкові правила, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, займають провідне місце в системі адміністративно-правових засобів охорони даної галузі суспільних відносин. Такий висновок підтверджується також тим, що всі інші адміністративно-правові засоби в цій сфері спрямовані на забезпечення їх реалізації, попередження та припинення їх порушень, притягнення винних до відповідальності.

2. *Засоби переконання, позитивного стимулювання чи заохочувальні засоби, що сприяють підвищенню творчої активності учасників суспільних відносин у сфері дорожнього руху.* Такі засоби засновані на прагненні учасників дорожнього руху до позитивних результатів своєї праці, до реалізації суспільних й особистих інтересів.

3. *Засоби адміністративного примусу, що застосовуються з метою попередження, припинення правопорушень, забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки та притягнення порушників до адміністративної відповідальності.* Застосування адміністративного примусу слугує одним із найбільш вагомих факторів зміцнення законності, дисципліни та організованості на транспорті та в галузі дорожнього господарства, охорони встановленого порядку управління. В адміністративно-правовій літературі вже укріпився поділ цих засобів на три групи залежно від підстав, мети, правових наслідків і процесуальних особливостей їх застосування: адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення і заходи адміністративної відповідальності.

Враховуючи значення кожного із перерахованих видів адміністративно-правових засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху, нижче пропонуємо більш детально розглянути сутність, зміст, особливості, підстави та порядок застосування кожного з них.

3.2. Зупинення транспортного засобу



Відповідно до ч. 2 ст. 19 Конституції України, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Поліцейський може зупиняти транспортний засіб лише на підставах, передбачених ч. 1 ст. 35 Закону України «Про національну поліцію». Перелік цих підстав є вичерпним і не може бути доповненим, крім випадку внесення змін до цієї статті відповідним законом.

Стаття 35. Зупинення транспортного засобу

1. Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі:

- 1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху;
- 2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу;
- 3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення;
- 4) якщо транспортний засіб перебуває в розшуку;
- 5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути;
- 6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод;
- 7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху;
- 8) якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;
- 9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв;
- 10) якщо зупинка транспортного засобу, який зареєстрований в іншій країні, здійснюється з метою виявлення його передачі у володіння, користування або

розпорядження особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту.

2. Поліцейський зобов'язаний зупинити транспортні засоби у разі:

1) якщо є інформація, що свідчить про порушення власником транспортного засобу митних правил, виявлені органами доходів і зборів відповідно до Митного кодексу України, а саме: порушення строків тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту іншого транспортного засобу особистого користування, використання такого транспортного засобу для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні, розкомплектування чи передачу у володіння, користування або розпорядження такого транспортного засобу особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту;

2) якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб, який зареєстрований в іншій країні, не зареєстрований в Україні у встановлені законодавством строки чи перебуває на території України з порушенням строків тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту, чи використовується для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні, чи переданий у володіння, користування або розпорядження особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо водій порушує Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, які встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах зазначених Правил.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу.

У п.п. 31.4. Правил дорожнього руху визначено технічні несправності, при яких забороняється експлуатація транспортного засобу. До них віднесені: несправності гальмівної системи і керма, неналежний стан коліс, шин, зовнішніх освітлювальних приладів, склоочисників і склоомивачів вітрового скла тощо.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, у разі отримання чи наявності у нього інформації про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди (події, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки), кримінального чи адміністративного правопорушення.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо транспортний засіб перебуває в розшуку. У разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України «Про виконавче провадження» поліцейський повинен тимчасово затримати цей транспортний засіб, відповідно до Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, затверджений Постановою Кабінету від 17 грудня 2008 р. № 1102.

При вчиненні дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, з метою отримання свідчень про подію

поліцейський має право зупинити транспортний засіб для опитування водія чи пасажирів, оскільки вони могли бути або є свідками зазначених подій.

За залишення в небезпеці та ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані передбачається кримінальна відповідальність (ст.ст. 135, 136 Кримінального кодексу України). Адміністративно-деліктне законодавство передбачає адміністративну відповідальність за ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам (ст. 124-1 КУпАП).

Рішення про обмеження чи заборону руху приймається відповідним органом за умов, якщо створюється загроза безпеці дорожнього руху або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги (Порядок тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879). Умовами, за яких створюється загроза безпеці дорожнього руху або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги є: природні явища (повінь, камінепад, землетрус, зсув ґрунту, селеві потоки тощо); несприятливі погодні умови (ожеледь, ожеледиця, сильний снігопад, вітер, який спричиняє утворення снігових переметів на проїзній частині, спека тощо); перезволоження ґрунту, внаслідок якого конструкція земляного полотна дороги втрачає несучу здатність; підвищена температура повітря, внаслідок якої конструкція дорожнього одягу під впливом динамічних навантажень може різко втрачати несучу здатність; деформація покриття (колійність, осідання тощо), земляного полотна, елементів штучних споруд; затори в дорожньому русі; дорожньо-транспортні пригоди.

Спеціальні світлові сигнальні пристрої встановлюються відповідно до вимог ДСТУ 3849-99 «Дорожній транспорт. Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів». Транспорт реагування може бути обладнаний додатковим звуковим сигналом, технічні характеристики якого повинні відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R28-00:2004 «Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження звукових сигналів приладів і автомобілів стосовно їх звукової сигналізації».

Обладнання транспорту реагування суб'єктів охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами регулюється Порядком обладнання транспорту реагування суб'єкта охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами, затвердженого наказом МВС України 18.04.2013 № 375.

Після повної зупинки транспортного засобу поліцейський повинен підійти до водія з дотриманням заходів особистої безпеки. Під час звернення до водія поліцейський зобов'язаний привітатися, чітко й зрозуміло назвати свою посаду, звання та прізвище, повідомити про причину зупинки транспортного засобу, суть скоєного правопорушення у випадку його вчинення та висловити вимогу про пред'явлення водієм для перевірки посвідчення на право керування транспортним засобом, реєстраційного документа на транспортний засіб та поліса (сертифіката) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

До Закону «Про Національну поліцію» додано «десяту» підставу для зупинення транспортного засобу. Що правда стосується вона лише авто на іноземній реєстрації.

Нещодавно вступив в силу закон №8488 що фактично унеможливило використання авто на іноземних номерах в Україні.

Новим Законом вносяться зміни до статті 35 Закону України про Національну поліцію. Тепер у поліції з'явилась нова, десята підстава для зупинки авто.

3.3. Застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису



Відповідно до пункту 9 частини першої статті 31, статті 40 Закону України «Про Національну поліцію», з метою забезпечення організації застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису наказом МВС України 18.12.2018 № 1026 «Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» затверджено «Інструкцію із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису».

Ця Інструкція регулює застосування органами, підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції автоматичної фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, доступ до відеозаписів працівників поліції та інших осіб, порядок зберігання, видачу та приймання технічних приладів і технічних засобів, а також зберігання, видалення та використання інформації, отриманої з цих приладів.

Ця Інструкція не поширюється на здійснення працівниками поліції фото- і кінозйомки, відеозапису процесуальних дій відповідно до вимог статті 107 Кримінального процесуального кодексу України, негласних слідчих (розшукових) дій, оперативно-розшукових заходів, застосування в системі фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі».

Застосування працівниками поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, здійснюється з метою:

- 1) попередження, виявлення або фіксування правопорушення;
- 2) охорони громадської безпеки та власності;
- 3) забезпечення безпеки осіб;
- 4) забезпечення публічної безпеки і порядку.

У цій Інструкції терміни вживаються у таких значеннях:

• **автомобільна система технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відео-, аудіозапису** – технічний комплекс, що встановлюється на службових транспортних засобах Національної поліції України, а саме автомобілях ситуаційних центрів, командно-штабних автомобілях, спеціальному автотранспорті для перевезення затриманих та взятих під варту осіб (далі – автомобільна система);

• **безпілотний літальний апарат (далі – БпЛА)** – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном;

• **відеореєстратор** – пристрій, призначений для запису, зберігання та відтворення відеоінформації;

• **карта пам'яті або флеш-карта** – компактний електронний носій інформації, що використовується для зберігання цифрової інформації;

• **кінозйомка та відеозапис** – процеси фіксації динамічних властивостей об'єктів, подій, явищ за допомогою кіно- або відеокамери. Кінозйомка проводиться на фотоматеріалах, відеозапис – на цифрових носіях інформації;

• **портативний відеореєстратор** – пристрій, призначений для запису, зберігання та відтворення відеоінформації, технічні характеристики та особливості конструкції якого дають змогу закріпити його на форменому одязі поліцейського;

• **стаціонарна система технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису** – технічний комплекс, установлений в органах, підрозділах поліції та призначений для здійснення фото- і кінозйомки, відеозапису з метою забезпечення публічної безпеки та порядку, також може бути використаний у деяких службових приміщеннях органів, підрозділів поліції, у тому числі спеціальних приміщеннях, призначених для утримання затриманих та взятих під варту осіб (далі – стаціонарна система);

• **сервер для зберігання відеозаписів** – програмно-апаратний комплекс, призначений для зберігання цифрової відеоінформації з усіх видів технічних засобів, що використовуються органами, підрозділами поліції;

• **станція для заряджання та зберігання відеозаписів портативних відеореєстраторів** – програмно-апаратний комплекс, призначений для зберігання фото- і відеозаписів, а також автоматичного заряджання їх акумуляторних батарей (далі – док-станція).

Під час здійснення повноважень поліцейськими портативний відеореєстратор закріплюється на його форменому одязі на грудях (ближче до плечового суглоба) так, щоб не створювати перешкод діям поліцейського. У випадках, пов'язаних з необхідністю якісної фіксації подій, поліцейські можуть тримати портативний відеореєстратор у руках. Дозволяється закріплення портативного відеореєстратора на екіпуванні (шоломі) або зброї, якщо їх конструкцією передбачені відповідні кріплення.

Включення портативного відеореєстратора відбувається з моменту початку виконання службових обов'язків та/або спеціальної поліцейської операції, а відеозйомка ведеться безперервно до її завершення, крім випадків, пов'язаних з виникненням у поліцейського особистого приватного становища (відвідування вбиральні, перерви для приймання їжі тощо). У процесі включення портативного відеореєстратора поліцейський переконується в точності встановлених на пристрої дати та часу.

Під час здійснення повноважень поліцейський забезпечує збереження та належні умови експлуатації виданого йому портативного відеореєстратора та не допускає його розряджання.

У разі пошкодження портативного відеореєстратора поліцейський негайно доповідає про це відповідальній особі та керівнику органу, підрозділу поліції.

За необхідності портативний відеореєстратор може застосовуватися під час проведення поліцейськими навчальних занять та навчальних зборів зі службової підготовки з метою здійснення аналізу дій поліцейських.

Порядок застосування відеореєстраторів, встановлених на службових транспортних засобах

Відеореєстратор може бути встановлений усередині салону службового транспортного засобу та/або зовні для максимальної фіксації навколишньої обстановки та/або внутрішньої частини салону в спосіб, що не заважає огляду водія.

Включення відеореєстратора здійснюється з моменту початку виконання службових обов'язків або спеціальної поліцейської операції, а відеозапис ведеться безперервно до її завершення, при цьому в процесі включення відеореєстратора поліцейський переконується в точності встановлених на пристрої дати та часу. Залежно від наявних режимів відеореєстратора та освітлення відеозапис здійснюється у відповідному режимі денної або нічної зйомки.

Порядок застосування автомобільних систем

Автомобільні системи встановлюються на службових транспортних засобах ситуаційних центрів, командно-штабних автомобілях, спеціальному автотранспорті для перевезення затриманих та взятих під варту осіб.

У спеціальному автотранспорті, призначеному для перевезення затриманих та взятих під варту осіб, кількість відеокамер автомобільної системи визначається відповідно до технічних завдань та норм належності, затверджених у встановленому порядку.

Автомобільні системи спеціального автотранспорту включаються під час здійснення конвоювання з моменту поміщення затриманих та взятих під варту осіб до його камер.

Порядок застосування стаціонарних систем

Стаціонарні системи органів, підрозділів поліції працюють у цілодобовому режимі.

Наказом керівника органу, підрозділу поліції призначається відповідальна особа, на яку покладаються:

- контроль за функціонуванням стаціонарної системи органу, підрозділу поліції;
- перегляд відеозаписів;
- копіювання та видача відеозаписів.

Копіювання та видача інформації із стаціонарної системи проводяться відповідальною особою на підставі письмового доручення керівника органу,

підрозділу поліції або особи, яка виконує його обов'язки, про що робиться відмітка в Журналі обліку копіювання та видачі відеозаписів зі стаціонарної системи технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису.

У разі виявлення непрацездатності елементів стаціонарної системи користувач або черговий повідомляє відповідальну особу.

Під час ведення відеоспостереження з використанням стаціонарних систем у громадських місцях, окремих службових приміщеннях органів і підрозділів поліції, у тому числі спеціальних приміщеннях, призначених для утримання затриманих та взятих під варту осіб, на видному місці встановлюється попереджувальний знак про проведення відеоспостереження.

Порядок застосування засобів фото- та відеозапису на БпЛА

Польоти БпЛА здійснюються відповідно до законодавства у галузі державної авіації України.

БпЛА можуть бути обладнані системами (однією або декількома) фото- і відеозапису залежно від технічних характеристик повітряного судна.

Кількість відеокамер та порядок їх використання на БпЛА (умови польотів, погодні умови, час доби тощо) визначаються згідно з керівництвом з льотної експлуатації БпЛА та/або згідно з інструкцією виробника.

Підготовка та розробка польотного завдання, у якому визначається початок та кінець роботи систем фото- і відеозапису, розмішених на БпЛА, здійснюються у порядку, визначеному законодавством, із дотриманням відповідних вимог, польотне завдання затверджує керівник органу підрозділу поліції.

Після виконання польотного завдання інформація з карти пам'яті або флеш-карти БпЛА експортується (переноситься) на носій інформації (карту пам'яті або флеш-карту) працівника поліції, який ставив завдання, про що робиться відмітка в польотному завданні.

Обов'язки працівника поліції, пов'язані із застосуванням технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису

Під час виконання своїх повноважень поліцейським забороняються:

- 1) самовільне видалення відеозаписів з носіїв відеозапису, заміна цих носіїв, зміна їх системної дати та часу;
- 2) примусове виключення відеореєстраторів, у тому числі на вимогу сторонніх осіб;
- 3) перешкоджання здійсненню фото- і кінозйомки, відеозапису;
- 4) використання носіїв відеозапису у випадках, не пов'язаних із здійсненням ними повноважень поліції;
- 5) копіювання, передавання інформації з відповідних носіїв стороннім особам.

За фактами втрати або пошкодження портативного відеореєстратора чи карти пам'яті, відеореєстраторів, установлених на службових транспортних засобах, БпЛА складових стаціонарних та автомобільних систем, призначається та проводиться службове розслідування в установленому законодавством порядку.

Загальний порядок зберігання та видачі відеозаписів

Вивантаження відеозаписів з карт пам'яті портативних відеореєстраторів та відеореєстраторів, установлених на службових транспортних засобах, БпЛА, на сервер зберігання відеозаписів здійснюється шляхом приєднання карти пам'яті до спеціального обладнання в автоматичному режимі за допомогою спеціального

програмного забезпечення або в інший спосіб, визначений виробником до такого сервера.

Відеозаписи автомобільних та стаціонарних систем зберігаються на сервері у визначений виробником спосіб.

Строк зберігання відеозаписів становить:

1) з портативних та відеореєстраторів, установлених у службових транспортних засобах, БпЛА,- 30 діб;

2) з автомобільної або стаціонарної системи залежно від технічних характеристик – не менше 30 діб;

3) у стаціонарних системах, які використовуються під час відбору кандидатів на службу до поліції,- 60 діб;

4) під час проведення поліцейськими навчальних занять та навчальних зборів зі службової підготовки – встановлюється керівником навчань.

Строк зберігання відеозаписів за рішенням керівника органу, підрозділу поліції може бути збільшено у разі використання їх у процесі здійснення оперативно-розшукової діяльності, у рамках розслідування кримінального провадження та/або в провадженнях у справах про адміністративні правопорушення, у разі фіксації надзвичайних подій за участю особового складу поліції, інших подій, якщо вони можуть бути використані в процесі службової діяльності органів, підрозділів поліції, під час проведення службових розслідувань.

3.4. Фіксація адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі



Відповідно ст. 14-2 КУпАП «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)» адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несе відповідальна особа – фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу, а якщо в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань відсутні на момент запиту відомості про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, – особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи.

У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

Відповідальна особа, зазначена у частині першій цієї статті, або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), у випадках, передбачених статтею 279-3 цього Кодексу.

Примітка. Режим фотозйомки (відеозапису) передбачає здійснення уповноваженою посадовою особою фото/відеофіксації обставин порушення правил зупинки, стоянки або паркування транспортних засобів, а саме: дати, часу (моменту), місця розташування транспортного засобу по відношенню до нерухомих об'єктів та/або географічних координат, інших ознак наявності складу адміністративного правопорушення, передбаченого відповідною статтею Особливої частини цього Кодексу. При здійсненні фотозйомки обов'язковою є наявність не менше двох зображень транспортного засобу, отриманих з різних або протилежних ракурсів, а в разі фіксації порушення, що полягає у неоплаті вартості послуг з користування майданчиком для платного паркування в межах населеного пункту, в якому не впроваджена автоматизована система контролю оплати паркування, обов'язковою є наявність додаткового зображення (зображень), що фіксує відсутність документа про оплату послуг з користування майданчиком для платного паркування під лобовим склом транспортного засобу.

Порядок внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів, держателем якого є Міністерство внутрішніх справ України, встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Таким чином, відповідно до абзацу сімнадцятого статті 4 Закону України «Про дорожній рух» Кабінет Міністрів України затвердив «Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» та «Порядок звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до уповноваженого підрозділу Національної поліції».

На Міністерство внутрішніх справ покладено затвердити за погодженням з Адміністрацією Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації Технічні вимоги до системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Також МВС в разі з Міністерством інфраструктури затвердити за погодженням з Адміністрацією Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації порядки взаємного обміну інформацією про:

- винесені постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі;

•вручення/невручення або відмову від отримання рекомендованих листів з постановами про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, відповідальними особами, зазначеними в частині першій статті 14² Кодексу України про адміністративні правопорушення, особами – резидентами України, які ввезли транспортні засоби, зареєстровані за межами України, або особами, які фактично керували транспортними засобами на момент вчинення зазначених правопорушень;

•осіб, які ввезли на територію України транспортні засоби, зареєстровані за її межами, а також про вручення іноземцям та особам без громадянства під час перетинання ними державного кордону України копій постанов про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі;

•керівників юридичних осіб, за якими зареєстровано транспортні засоби, на яких учинено правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а також осіб, які здійснюють повноваження керівників таких юридичних осіб тощо.

Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі затверджено Постановою КМ України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі».

Цей порядок визначаються вимоги до функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Терміни, що вживаються в цьому Порядку, мають таке значення:

технічні засоби (прилади контролю) – це пристрої, що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та інформація в яких захищена згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах;

метадані – структуровані дані, які містять відомості про подію, зафіксовану за допомогою технічних засобів (приладів контролю), характеристики зафіксованого транспортного засобу, необхідні для його ідентифікації, параметри функціонування технічних засобів (приладів контролю), а також інші дані, необхідні для обліку, пошуку, оцінки та управління такими відомостями;

інформаційний файл – упорядкована сукупність визначених законодавством у сфері технічного регулювання та стандартизації фактичних даних з результатами фіксації (фотознімки або відеозаписи) технічними засобами (приладами контролю) події, що містить ознаки адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та метаданих до них, сформована зазначеними технічними засобами (приладами контролю) та захищена з використанням кваліфікованого електронного підпису;

система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (далі – система) – взаємопов'язана сукупність технічних засобів (приладів контролю), програмних і

апаратних засобів обробки отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обміну з використанням телекомунікаційних мереж інформацією, необхідною для реалізації організаційних і процесуальних заходів під час здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, що функціонує в єдиній інформаційній системі МВС (далі – єдина інформаційна система).

Інші терміни вживаються в значенні, наведеному у Кодексі України про адміністративні правопорушення та Законах України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про інформацію», «Про телекомунікації», «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про електронні довірчі послуги», «Про електронні документи та електронний документообіг» і «Про поштовий зв'язок».

Система створюється та експлуатується з урахуванням вимог Законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про Національну поліцію», «Про інформацію», «Про телекомунікації», «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про електронні довірчі послуги», «Про електронні документи та електронний документообіг», «Про поштовий зв'язок», «Про метрологію та метрологічну діяльність», «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», «Про Державну прикордонну службу України», «Про захист персональних даних» та Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Порядок технічної експлуатації системи встановлюється МВС.

Посадові особи Національної поліції, уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, використовують під час винесення постанов про накладення адміністративного стягнення інформаційні файли, які разом з винесеними постановами передаються до системи, для подальшого формування масиву даних Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Інформування учасників дорожнього руху про фіксацію (фотозйомку або відеозапис) фактів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху стаціонарними технічними засобами (приладами контролю) здійснюється не пізніше початку роботи таких технічних засобів (приладів контролю) на визначених місцях (ділянках вулично-дорожньої мережі) шляхом установлення відповідних дорожніх знаків на вулично-дорожній мережі, а також шляхом розміщення відповідних відомостей на офіційних веб-сайтах МВС та Національної поліції.

Адміністративні правопорушення, що фіксуються за допомогою системи

За допомогою системи фіксуються такі порушення Правил дорожнього руху:

- перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів;
- проїзд на заборонний сигнал світлофора;
- порушення правил зупинки і стоянки;
- порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів;
- порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху;
- порушення правил руху через залізничний переїзд;

- порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками.

Структура та основні функції системи

Система складається з:

- автоматичної системи виявлення та фіксації шляхом фотозйомки або відеозапису подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, за допомогою технічних засобів (приладів контролю) (далі – автоматична система фіксації);

- автоматизованої системи обробки даних МВС, що є комплексом взаємопов'язаних методів і засобів збирання, збереження, обробки та надання даних про адміністративні правопорушення;

- підсистемою взаємодії з Єдиним державним реєстром транспортних засобів, Реєстром адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та іншими інформаційними та інформаційно-телекомунікаційними системами МВС, відповідних органів державної влади, національного оператора поштового зв'язку, а також з телекомунікаційними мережами операторів, провайдерів телекомунікацій.

Порядок отримання автоматизованою системою обробки даних МВС інформаційних файлів або метаданих від автоматичної системи фіксації визначається МВС за погодженням з Адміністрацією Держспецзв'язку.

До складу автоматичної системи фіксації входить мережа технічних засобів (приладів контролю), які монтуються/розміщуються по зовнішньому периметру доріг на об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури і будівель, службових транспортних засобах та забезпечують в автоматичному режимі фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події телекомунікаційними мережами до автоматизованої системи обробки даних МВС.

Вимоги до технічних засобів (приладів контролю) і складу інформаційних файлів та метаданих, що створюються ними, установлюються законодавством у сфері технічного регулювання та стандартизації.

За способом установлення та використання технічні засоби (прилади контролю) можуть бути:

- стаціонарними, що монтуються/розміщуються по зовнішньому периметру доріг на об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури і будівель, використовуються в безперервному режимі;

- пересувними, що монтуються/розміщуються уповноваженими підрозділами Національної поліції на ділянках вулично-дорожньої мережі по зовнішньому периметру доріг та використовуються протягом обмеженого періоду часу шляхом періодичної зміни місць їх установлення;

- мобільними, що монтуються/розміщуються на службових транспортних засобах Національної поліції.

Мережа стаціонарних технічних засобів (приладів контролю) відповідно до місць їх монтажу/розміщення може бути загальнодержавною або місцевою.

Загальнодержавна мережа стаціонарних технічних засобів (приладів контролю) упроваджується на аварійно-небезпечних місцях (ділянках) та місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод автомобільних доріг загального користування

державного значення за рішеннями власників доріг за письмовим погодженням із відповідним уповноваженим підрозділом Національної поліції.

Місцева мережа стаціонарних технічних засобів (приладів контролю) упроваджується на аварійно-небезпечних місцях (ділянках) та місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг у містах та інших населених пунктах за рішенням органу місцевого самоврядування за письмовим погодженням із відповідним територіальним органом Національної поліції.

Установлення стаціонарних технічних засобів (приладів контролю) на залізничних переїздах здійснюється за додатковим письмовим погодженням із власниками цих переїздів.

Користувачами системи є:

реєстратор – посадова особа уповноваженого підрозділу (підрозділів) Національної поліції, яка здійснює обробку інформаційних файлів, інформаційну взаємодію з іншими органами державної влади, а також виносить, змінює, скасовує постанови про накладення адміністративного стягнення в установленому законодавством порядку;

адміністратор – посадова особа уповноваженого підрозділу МВС, яка забезпечує супроводження програмного забезпечення, збереження та захист даних системи, відповідає за її належне функціонування, надання доступу до системи та обмін даними з іншими інформаційними системами та реєстрами.

У разі фіксації технічними засобами (приладами контролю) події, що містить ознаки інших правопорушень (зокрема дорожньо-транспортної пригоди, експлуатації транспортного засобу, яким незаконно заволоділи, використання номерних знаків, що належать іншому транспортному засобу), не зазначених у пункті 7 цього Порядку, реєстратори системи забезпечують невідкладну передачу такої інформації до відповідних підрозділів Національної поліції.

Основними функціями системи є:

- створення метаданих та інформаційних файлів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та їх передача телекомунікаційними мережами до автоматизованої системи обробки даних МВС для подальшого оброблення і зберігання;

- перевірка цілісності та достовірності, а також надійне зберігання інформаційних файлів та метаданих, отриманих від технічних засобів (приладів контролю);

- автоматизований аналіз метаданих та інформаційних файлів, отриманих від технічних засобів (приладів контролю);

- захист інформації від несанкціонованих дій, які можуть призвести до їх випадкової або умисної модифікації чи знищення;

- взаємодія між базами (банками) даних, реєстрами МВС, інших органів державної влади та установ, діяльність яких пов'язана із забезпеченням функціонування системи, національного оператора поштового зв'язку, а також взаємодія з телекомунікаційними мережами операторів, провайдерів телекомунікацій;

- забезпечення обліку, нарахування, вирахування штрафних балів особам, які мають право керування транспортним засобом відповідно до виданого їм в Україні посвідчення водія, передбачених за правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі за допомогою технічних засобів (приладів контролю), відповідно до законодавства;

- автоматизоване формування (із забезпеченням автоматичної перевірки транспортних засобів та їх номерних знаків за базами (банками) даних, реєстрами, що входять до єдиної інформаційної системи, щодо перебування їх у розшуку) постанов про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі за допомогою технічних засобів (приладів контролю), відповідно до законодавства;

- невідкладна передача інформації про фіксацію за допомогою технічних засобів (приладів контролю) транспортних засобів та/або їх номерних знаків, що перебувають у розшуку, до відповідних підрозділів Національної поліції;

- забезпечення послідовності дій реєстратора системи щодо винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, з підтвердженням прийнятого рішення шляхом накладення кваліфікованої електронної печатки із застосуванням засобів кваліфікованого електронного підпису чи печатки, які мають вбудовані апаратно-програмні засоби, що забезпечують захист записаних на них даних від несанкціонованого доступу, від безпосереднього ознайомлення із значенням параметрів особистих ключів та їх копіювання в установленому МВС порядку;

- забезпечення друку постанов про накладення адміністративного стягнення та обміну інформацією відповідно до порядку, встановленого МВС та Мінінфраструктури, при передачі їх національному оператору поштового зв'язку для доставлення адресату рекомендованим листом з повідомленням про вручення;

- наповнення офіційного веб-сайту МВС інформацією з фотознімками або відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого технічними засобами (приладами контролю), для ознайомлення з нею особи, яка притягається до відповідальності за таке правопорушення;

- інформування відповідальної особи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, учинене на транспортному засобі, який йому належить або яким він користується, шляхом взаємодії з телекомунікаційними мережами операторів, провайдерів телекомунікацій та з використанням повідомлень рухомого (мобільного) зв'язку та/або електронної пошти відповідно до інформації про абонентський номер засобу рухомого (мобільного) зв'язку та/або адресу електронної пошти такої особи, що внесена до Єдиного державного реєстру транспортних засобів;

- відстеження стану проходження (вручення/невручення або відмова від отримання) рекомендованих листів з повідомленням про вручення з постановами про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, шляхом отримання інформації в електронній формі від національного оператора поштового зв'язку;

- відстеження дати вручення органами Держприкордонслужби копій постанов про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, іноземцям та особам без громадянства, які ввезли транспортні засоби, зареєстровані

за межами України, під час перетинання такими особами державного кордону України шляхом отримання інформації в електронній формі з відповідної інформаційно-телекомунікаційної системи Держприкордонслужби в порядку, визначеному МВС;

- облік і контроль за повнотою і своєчасністю сплати штрафів за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, шляхом отримання відповідної інформації в електронній формі від органів Казначейства, а в разі відсутності в системі відомостей про сплату штрафу в установленій законом строк – інформування посадових осіб уповноваженого підрозділу Національної поліції для вжиття відповідних заходів реагування.

Для захисту інформації в системі створюється комплексна система захисту інформації з підтвердженою відповідністю. Підтвердження відповідності здійснюється за результатами державної експертизи в установленому законодавством порядку.

Фінансове забезпечення роботи системи

Джерелами фінансування системи можуть бути кошти державного та місцевих бюджетів, виділені в порядку та обсягах, передбачених законодавством, кошти приватних інвесторів, у тому числі залучені за моделлю державно-приватного партнерства, залучені кошти, включаючи кредити банків та інших фінансово-кредитних установ, а також кошти з інших джерел, не заборонених законодавством.

Залежно від джерел фінансування системи організаційно-правові основи та принципи взаємодії між суб'єктами відносин, правовий режим системи та її елементів регулюються Господарським кодексом України, Законами України «Про управління об'єктами державної власності», «Про державно-приватне партнерство», «Про місцеве самоврядування в Україні», іншими законами України та нормативно-правовими актами, а також умовами договорів, укладених між суб'єктами, щодо створення, обслуговування та фінансування системи.

Звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі до уповноваженого підрозділу Національної поліції.

Процедура звернення особи, яка допустила адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі (далі – правопорушення), до уповноваженого підрозділу Національної поліції затверджено Постановою КМ України від 10 листопада 2017 р. № 833 яка затвердила «Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі».

Особа, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення (далі – заявник), протягом 20 календарних днів з дня вчинення правопорушення або з дня набрання постановою у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, законної сили може звернутися особисто до уповноваженого підрозділу (підрозділів) Національної поліції із заявою про визнання зазначеного факту правопорушення та надання згоди на притягнення її до адміністративної відповідальності (далі – заява), а також надати при цьому документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу.

Адреса уповноваженого підрозділу (підрозділів) Національної поліції, за якою заявник особисто подає заяву, зазначається на офіційних веб-сайтах МВС та Національної поліції.

Заявник подає заяву особисто в письмовому вигляді українською мовою (заповнюється машинодруком або від руки розбірливо без виправлень) за умови його ідентифікації та незалежно від місця реєстрації безоплатно до уповноваженого підрозділу (підрозділів) Національної поліції. Типовий зразок заяви розміщується на офіційних веб-сайтах МВС та Національної поліції.

Заява також може бути подана через офіційний веб-сайт МВС за умови електронної ідентифікації особи з використанням кваліфікованого електронного підпису.

У разі подання заяви іноземцем або особою без громадянства прізвище, ім'я (імена) та по батькові (за наявності) заявника зазначаються в називному відмінку (для іноземців та осіб без громадянства – латиницею), а також додатково зазначається громадянство (підданство) заявника.

До заяви в обов'язковому порядку заявник додає документ (квитанцію) про сплату ним штрафу в установленій законодавством строк та в розмірі, визначеному відповідною постановою про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі.

Заявник відповідає за повноту і достовірність відомостей, зазначених у заяві.

Заявник під час подання заяви в письмовій формі особисто пред'являє посадовій особі уповноваженого підрозділу Національної поліції документ, що посвідчує його особу.

Документами, що посвідчують особу під час подання нею заяви в письмовій формі особисто, є документи, визначені статтею 13 Закону України «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус», паспортний документ іноземця або інший документ, що посвідчує його особу.

Заявнику відмовляється в розгляді уповноваженим підрозділом Національної поліції заяви, якщо її подано особою, яку неможливо ідентифікувати або яка зазначила в заяві неповну чи недостовірну інформацію, не надано документ (квитанцію) про сплату заявником штрафу, а також у разі подання заяви після 20 календарних днів з дня набрання постановою у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, законної сили.

3.5. Тимчасове затримання, евакуація та блокування транспортних засобів.



Законодавчі засади тимчасового затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції визначено ст. 265-2 КУпАП.

Відповідно, у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою, четвертою і п'ятою статті 122 (в частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю), статтями 122-5, 124, 126, частинами першою, другою, третьою і четвертою статті 130, статтями 132-1, 206-1 цього Кодексу, працівник уповноваженого підрозділу, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, що дозволяється виключно у випадку, якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, або транспортний засіб розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, в тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. При тимчасовому затриманні транспортного засобу складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, форма якого затверджується Кабінетом Міністрів України.

Після тимчасового затримання транспортного засобу працівник відповідного уповноваженого підрозділу Національної поліції зобов'язаний надати особі можливість повідомити про тимчасове затримання транспортного засобу та його місцезнаходження іншу особу за власним вибором і вжити заходів щодо повернення автомобіля до місця постійної дислокації, а також забороняє експлуатацію транспортного засобу до усунення несправностей, виявлених у процесі його огляду, або до демонтажу спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

У разі якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво не перешкоджає дорожньому руху або не створює загрозу безпеці руху, крім розміщення транспортного засобу на місцях, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, такий транспортний засіб не може бути доставлений для зберігання на спеціальний майданчик. Випадки тимчасового затримання транспортного засобу та доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик визначені частиною третьою статті 265-4 цього Кодексу. При тимчасовому затриманні транспортного засобу місце розташування такого транспортного засобу

має бути обов'язково зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису). Інформація про тимчасове затримання транспортного засобу має невідкладно передаватися на абонентський номер рухомого (мобільного) зв'язку та на адресу електронної пошти, зазначені належними користувачами або особами, за якими зареєстровані транспортні засоби, відповідно до статті 279-4 цього Кодексу. У разі заподіяння транспортному засобу шкоди при його транспортуванні та/або зберіганні завдані збитки відшкодовуються за рахунок суб'єкта господарювання, що надає такі послуги, та/або відповідного страхового відшкодування, що здійснюється за правовідносинами обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, що надає послуги із транспортування та/або зберігання транспортних засобів у разі їх тимчасового затримання.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів з моменту такого затримання.

Після закінчення триденного строку тимчасового затримання транспортного засобу особа має право звернутися за отриманням тимчасово затриманого транспортного засобу. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово затриманого транспортного засобу не може стягуватися плата. Повернення транспортного засобу, затриманого шляхом доставки для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, відбувається невідкладно за зверненням відповідальної особи, зазначеної у частині першій статті 14-2 цього Кодексу, або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особи, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, після сплати штрафу за вчинене правопорушення та оплати вартості послуги із транспортування та/або зберігання транспортного засобу.

Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання встановлюється Кабінетом Міністрів України визначається Кабінетом Міністрів України.

З метою реалізації засад ст. 265-2 КУпАП та статті 36 Закону України «Про виконавче провадження» Кабінет Міністрів України постановою від 17 грудня 2008 р. № 1102 затвердив Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання.

Цією Постановою доручено Національній поліції забезпечити функціонування спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів.

Дозволити територіальним (у тому числі міжрегіональним) органам Національної поліції для доставляння та зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів укладати договори з державними підприємствами, які належать до сфери управління Міністерства внутрішніх справ або Національної поліції. У разі потреби зазначені державні підприємства залучають на конкурсних засадах підприємства, установи та організації недержавної форми власності для надання окремих видів таких послуг.

Постановою також рекомендовано органам місцевого самоврядування виділити у межах населених пунктів територіальним органам Національної поліції земельні ділянки для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів.

Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання



Цей Порядок визначає процедуру тимчасового затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції (далі – поліцейські), зберігання таких транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, а також їх повернення.

Тимчасове затримання транспортного засобу проводиться поліцейським у разі наявності в нього підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою – четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою – п'ятою статті 122 (у частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю), статтями 122-5, 124, 126, частинами першою – четвертою статті 130, статтями 132-1, 206-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Тимчасове затримання транспортного засобу здійснюється також у разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження».

Поліцейським забороняється брати участь у тимчасовому затриманні транспортних засобів у випадках, не передбачених законом.

За наявності правових підстав, передбачених пунктом 2 цього Порядку, тимчасове затримання транспортного засобу проводиться шляхом його блокування або доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку.

Тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку проводиться виключно за умов, що розміщення такого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху чи створює загрозу безпеці руху, або транспортний засіб розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю.

За відсутності умов, зазначених в абзаці другому цього пункту, тимчасове затримання транспортного засобу проводиться шляхом блокування за допомогою технічних пристроїв.

Випадки, коли розміщення транспортного засобу вважається таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, визначені частиною третьою статті 265-4 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється за допомогою спеціальних автомобілів – евакуаторів (далі – евакуатор), у тому числі тих, що належать підприємствам, установам та організаціям, які провадять діяльність, пов'язану з транспортуванням транспортних засобів, і з якими територіальним (у тому числі міжрегіональним) органом Національної поліції укладені в установленому порядку договори.

Для доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку поліцейський викликає евакуатор через чергового відповідного територіального органу Національної поліції.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу згідно з додатком із зазначенням:

дати, часу, місця порушення і підстави для тимчасового затримання транспортного засобу;

прізвища, імені та по батькові, спеціального звання, посади, найменування органу (підрозділу), у якому проходить службу поліцейський, який приймає рішення про тимчасове затримання транспортного засобу;

типу, марки, номерного знака, переліку візуальних недоліків та пошкоджень транспортного засобу, що тимчасово затримується.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу шляхом його блокування в акті вказується розташування місця його блокування, а у разі доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку також додатково зазначаються:

найменування, місцезнаходження та номер телефону підприємства, установи або організації, які доставляють транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, номерний знак евакуатора;

найменування, місцезнаходження та номер телефону підприємства, установи або організації, які прийняли транспортний засіб для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку;

адреса місця зберігання транспортного засобу;

посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, яка виконує роботи з доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу складається у присутності двох понять, а у разі прийняття рішення про доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку – особи, яка виконує роботи з доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу підписують: поліцейський, який прийняв рішення про таке затримання, два понять, а у разі доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку – особа, яка виконує роботи з доставлення такого засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Вказаний акт також підписують відповідальна особа, зазначена в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, а також аварійний комісар у разі їх присутності.

Один примірник акта надається відповідальній особі, зазначеній у частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, або особі, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особі, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, у разі їх присутності.

У разі відсутності зазначених осіб примірник акта долучається до матеріалів справи про адміністративне правопорушення та може бути отриманий за зверненням таких осіб.

Другий примірник акта зберігається в матеріалах справи про адміністративне правопорушення.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу місце розташування такого транспортного засобу повинно бути обов'язково зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), крім випадків тимчасового затримання транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження».

Режим фотозйомки (відеозапису) передбачає здійснення поліцейським за допомогою технічних засобів, що функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, фото/відеофіксації обставин порушення правил зупинки, стоянки або паркування транспортних засобів, а саме: дати, часу (моменту), місця розташування транспортного засобу відносно нерухомих об'єктів та/або географічних координат, інших ознак наявності складу адміністративного правопорушення, передбаченого відповідною статтею Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення. Під час здійснення фотозйомки обов'язковою є наявність не менше двох зображень транспортного засобу, отриманих з різних або протилежних боків.

Вказані зображення чи відеозапис разом з іншою інформацією про адміністративне правопорушення за наявної технічної можливості негайно, однак не пізніше ніж протягом наступного робочого дня з дня встановлення відповідальної особи, зазначеної в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, вносяться до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

У разі коли водій, що вчинив правопорушення, присутній під час тимчасового затримання транспортного засобу і порушення неможливо усунути на місці в максимально короткий строк, поліцейський оформляє протокол про адміністративне правопорушення, а у випадках, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складення протоколу. У протоколі (постанові) робиться відповідний запис про тимчасове затримання транспортного засобу із зазначенням інформації про складення акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, що долучається до протоколу (постанови).

Якщо правопорушення може бути усунуте водієм у максимально короткий строк, поліцейський не проводить тимчасове затримання транспортного засобу і оформляє протокол про адміністративне правопорушення, а у випадках, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складення протоколу. При цьому акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, якщо його вже складено, долучається до рапорту поліцейського про факт появи водія на місці правопорушення в момент виконання робіт із завантаження транспортного засобу.

Якщо в режимі фотозйомки (відеозапису) зафіксовано адміністративне правопорушення, передбачене частиною третьою статті 122 (у частині порушення правил зупинки, стоянки) Кодексу України про адміністративне правопорушення, поліцейський зобов'язаний розмістити на лобовому склі транспортного засобу копію постанови про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо

технічні можливості дають змогу установити відповідальну особу, зазначену в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративне правопорушення, на місці вчинення правопорушення) або повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості не дають змогу установити відповідальну особу, зазначену в частині першій статті 14-2 згаданого Кодексу, на місці вчинення правопорушення).

Повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності повинно містити:

відомості, передбачені частинами другою – четвертою статті 283 Кодексу України про адміністративні правопорушення, крім відомостей про особу, стосовно якої розглядається справа;

інформацію про порядок виконання адміністративного стягнення, у тому числі реквізити для сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом 10 банківських днів з дня вчинення відповідного правопорушення, що вважатиметься виконанням адміністративного стягнення в повному обсязі.

У разі коли доставити транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку неможливо, поліцейський проводить його затримання шляхом блокування з дотриманням умов безпеки дорожнього руху.

У разі відсутності водія, транспортний засіб якого доставляється на спеціальний майданчик чи стоянку або блокується, поліцейський залишає на місці, де був автомобіль, або під склоочисниками заблокованого автомобіля повідомлення про тимчасове затримання транспортного засобу та необхідність прибуття такого водія до територіального органу Національної поліції для оформлення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Форма повідомлення про тимчасове затримання транспортного засобу затверджується МВС.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу (крім випадків тимчасового затримання транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження») інформація про таке затримання невідкладно передається на абонентський номер рухомого (мобільного) зв'язку та на адресу електронної пошти, які відповідальна особа, зазначена в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, вказала у відповідній заяві, поданій уповноваженому органу (підрозділу) МВС, та які внесені до Єдиного державного реєстру транспортних засобів.

Зазначена інформація повинна містити відомості про адресу веб-сайту в Інтернеті, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, а також про місце зберігання тимчасово затриманого транспортного засобу.

Розблокування транспортного засобу здійснюється поліцейським після складення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Про місце зберігання тимчасово затриманого транспортного засобу поліцейський повідомляє водієві під час складення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення, а в разі його відсутності – до чергової частини територіального органу Національної поліції. Про тимчасове затримання транспортного засобу

боржника поліцейський письмово повідомляє державному виконавцю, приватному виконавцю не пізніше наступного робочого дня з дня затримання із зазначенням місця зберігання транспортного засобу.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більш як на три дні з дати такого затримання.

Строк затримання транспортного засобу обчислюється з моменту складення акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, а строк зберігання – з моменту доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Відповідальна особа, зазначена в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, крім транспортного засобу боржника, має право доступу до транспортного засобу, що перебуває на спеціальному майданчику чи стоянці, у присутності особи, відповідальної за зберігання такого транспортного засобу.

Повернення тимчасово затриманого транспортного засобу, що зберігається на спеціальному майданчику чи стоянці, здійснюється за зверненням відповідальної особи, зазначеної в частині першій статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особи, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення.

Умовами повернення зазначеним особам транспортного засобу є оплата вартості послуги з транспортування та/або зберігання транспортного засобу, а в разі винесення постанови про накладення стягнення у вигляді штрафу – його сплата.

Вилучення тимчасово затриманого транспортного засобу боржника із спеціального майданчика чи стоянки здійснюється державним виконавцем, приватним виконавцем на підставі вимоги.

За транспортування і зберігання транспортного засобу на спеціальному майданчику чи стоянці справляється плата у встановленому спільним наказом МВС та Мінекономрозвитку розмірі за погодженням з Мінфіном.

Витрати з транспортування і зберігання транспортного засобу боржника на спеціальному майданчику чи стоянці компенсуються органом державної виконавчої служби, приватним виконавцем після вилучення транспортного засобу із спеціального майданчика чи стоянки за рахунок коштів виконавчого провадження у порядку, встановленому спільним наказом МВС та Мін'юсту.

На спеціальному майданчику і стоянці ведеться в установленому МВС порядку облік прийняття і видачі тимчасово затриманих транспортних засобів.

У разі заподіяння транспортному засобу шкоди під час його транспортування та/або зберігання завдані збитки відшкодовуються за рахунок суб'єкта господарювання, що надає такі послуги, та/або відповідного страхового відшкодування, що здійснюється за правовідносинами обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, що надає послуги з транспортування та/або зберігання транспортних засобів у разі їх тимчасового затримання.

Спори, пов'язані із шкодою, що заподіяна майну, яке перебуває в тимчасово затриманому транспортному засобі, під час транспортування або зберігання на спеціальному майданчику чи стоянці, розв'язуються в установленому законодавством порядку.

АКТ огляду та тимчасового затримання транспортного засобу

Тимчасове затримання транспортних засобів

Тимчасове затримання транспортного засобу проводиться поліцейським відповідно до Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102, у разі наявності в нього підстав вважати, що водієм учинено порушення, передбачені частинами першою – четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою – п'ятою статті 122 (у частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю), статтями 122-5, 124, 126, частинами першою – четвертою статті 130, статтями 132-1, 206-1 КУпАП.

За наявності правових підстав, передбачених абзацом першим пункту 1 цього розділу, тимчасове затримання транспортного засобу проводиться шляхом його блокування або доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку.

Тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку проводиться виключно за умов, що розміщення такого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху чи створює загрозу безпеці руху або транспортний засіб розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю.

За відсутності умов, зазначених в абзаці третьому цього пункту, тимчасове затримання транспортного засобу проводиться шляхом блокування за допомогою технічних пристроїв.

Випадки, коли розміщення транспортного засобу вважається таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, визначені частиною третьою статті 265-4 КУпАП.

Тимчасове затримання транспортного засобу здійснюється також у разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження».

Поліцейським забороняється брати участь у тимчасовому затриманні транспортних засобів у випадках, не передбачених чинним законодавством.

Доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється за допомогою спеціальних автомобілів-евакуаторів (далі – евакуатор), у тому числі тих, що належать підприємствам, установам та організаціям, які провадять діяльність, пов'язану з транспортуванням транспортних засобів, і з якими територіальним (у тому числі міжрегіональним) органом Національної поліції укладені в установленому порядку договори.

Для доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку поліцейський викликає евакуатор через чергового відповідного територіального органу Національної поліції.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу відповідно до форми затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102 «Про

затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання».

У разі тимчасового затримання транспортного засобу місце розташування такого транспортного засобу повинно бути обов'язково зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), крім випадків тимчасового затримання транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження».

Режим фотозйомки (відеозапису) передбачає здійснення поліцейським за допомогою технічних засобів, що функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, фото/відеофіксації обставин порушення правил зупинки, стоянки або паркування транспортних засобів, а саме: дати, часу (моменту), місця розташування транспортного засобу відносно нерухомих об'єктів та/або географічних координат, інших ознак наявності складу адміністративного правопорушення, передбаченого відповідною статтею Особливої частини КУпАП. Під час здійснення фотозйомки обов'язковою є наявність не менше двох зображень транспортного засобу, отриманих з різних або протилежних боків.

Вказані зображення чи відеозапис разом з іншою інформацією про адміністративне правопорушення за наявної технічної можливості негайно, однак не пізніше ніж протягом наступного робочого дня з дня встановлення відповідальної особи, зазначеної в частині першій статті 14-2 КУпАП, вносяться до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

У разі коли водій, що вчинив правопорушення, присутній під час тимчасового затримання транспортного засобу і порушення неможливо усунути на місці в максимально короткий строк, поліцейський оформляє протокол про адміністративне правопорушення, а у випадках, передбачених КУпАП, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання протоколу. У протоколі (постанові) робиться відповідний запис про тимчасове затримання транспортного засобу із зазначенням інформації про складення акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, що долучається до протоколу (постанови).

Якщо правопорушення може бути усунуте водієм у максимально короткий строк, поліцейський не проводить тимчасове затримання транспортного засобу і оформляє протокол про адміністративне правопорушення, а у випадках, передбачених КУпАП, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання протоколу. При цьому акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, якщо його вже складено, долучається до рапорту поліцейського про факт появи водія на місці правопорушення в момент виконання робіт із завантаження транспортного засобу.

У разі відсутності водія, транспортний засіб якого доставляється на спеціальний майданчик чи стоянку або блокується, поліцейський залишає на місці, де був автомобіль, або під склоочисниками заблокованого автомобіля повідомлення про тимчасове затримання транспортного засобу (додаток 10) та необхідність прибуття такого водія до територіального органу Національної поліції для оформлення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу (крім випадків тимчасового затримання транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 36 Закону України «Про виконавче провадження») інформація про таке затримання невідкладно передається на абонентський номер рухомого

(мобільного) зв'язку та на адресу електронної пошти, які відповідальна особа, зазначена у частині першій статті 14-2 КУпАП (далі – відповідальна особа), або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, вказала у відповідній заяві, поданій до уповноваженого органу (підрозділу) МВС, та які внесені до Єдиного державного реєстру транспортних засобів.

Зазначена інформація повинна містити відомості про адресу веб-сайта в Інтернеті, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, а також про місце зберігання тимчасово затриманого транспортного засобу.

Розблокування транспортного засобу здійснюється поліцейським після складення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Про місце зберігання тимчасово затриманого транспортного засобу поліцейський повідомляє водієві під час складення протоколу про адміністративне правопорушення або винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення, а в разі його відсутності – до чергової частини територіального органу Національної поліції.

Про тимчасове затримання транспортного засобу боржника поліцейський письмово повідомляє державному виконавцю, приватному виконавцю не пізніше наступного робочого дня із дня затримання із зазначенням місця зберігання транспортного засобу.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більш як на три дні з дати такого затримання.

Строк затримання транспортного засобу обчислюється з моменту складення акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, а строк зберігання – з моменту доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Відповідальна особа або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення, крім транспортного засобу боржника, має право доступу до транспортного засобу, що перебуває на спеціальному майданчику чи стоянці, у присутності особи, відповідальної за зберігання такого транспортного засобу.

Повернення тимчасово затриманого транспортного засобу, що зберігається на спеціальному майданчику чи стоянці, здійснюється за зверненням відповідальної особи, особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, або особи, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення правопорушення.

Умовами повернення зазначеним особам транспортного засобу є оплата вартості послуги з транспортування та/або зберігання транспортного засобу у розмірі, встановленому спільним наказом МВС та Міністерства економічного розвитку, а в разі винесення постанови про накладення стягнення у вигляді штрафу – його сплата.

Вилучення тимчасово затриманого транспортного засобу боржника із спеціального майданчика чи стоянки здійснюється державним виконавцем, приватним виконавцем на підставі вимоги.

3.6. Застосування лазерного вимірювача швидкості транспортних засобів «TruCAM LTI 20/20».

Пристрій вимірювання швидкості TruCAM



Відповідно експертного висновку Державної служби зв'язку та захисту інформації України встановлено, що механізми технічного захисту інформації лазерного вимірювача швидкості транспортних засобів «TruCAM LTI 20/20», виробництва Laser Technology Inc, США відповідають вимогам нормативних документів системи технічного захисту інформації в Україні в обсязі функцій, зазначених у документі «Лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів «TruCAM LTI 20/20». Вимоги технічного захисту інформації». Зареєстровано в Адміністрації Державної служби зв'язку та захисту інформації України від 27.09.2018 за № 364, дійсний до 27.09.2021.

Засоби захисту інформації, на які закінчився термін дії експертного висновку, можуть використовуватись у складі комплексних систем захисту інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, якщо вони були придбані користувачем в термін чинності експертного висновку.

Портативний пристрій TruCam будуть використовувати лише із розміщенням дорожніх знаків, що повідомляють про фото- відеофіксацію порушень, на ділянках автодоріг міжнародного значення та в містах із підвищеним рівнем аварійності унаслідок перевищення швидкості

З 8 жовтня 2018 на аварійно-небезпечних ділянках та місцях концентрації ДТП на автодорогах державного значення працівники патрульної поліції почнуть використовувати засоби для контролю за дотриманням водіями встановлених швидкісних режимів.

Спільно з Державним агентством автомобільних доріг буде проведено роботу щодо позначення місць, в яких буде здійснюватися такий контроль, відповідними дорожніми знаками.

У місцях фіксації порушень швидкісного режиму перебуватимуть службові транспортні засоби з увімкненими маячками синього кольору.

Інформація щодо ділянок доріг, де зареєстровано найбільшу кількість ДТП у зв'язку з перевищенням водіями ТЗ швидкості руху та місць використання приладів TruCAM регулярно висвітлюється на офіційних сайтах НПУ та ДПП, а також офіційних сторінках Facebook.

Будь-які втручання в роботу системи та будь-яке корегування даних, що містить портативний пристрій TruCam, неможливе завдяки алгоритму шифрування AES.

Окрім цього, вибірковий контроль за кількістю складених адміністративних матеріалів та кількістю збережених відео при використанні приладів TruCAM здійснюється уповноваженими структурними підрозділами відповідного органу Національної поліції.



Прим. № 1

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СПЕЦІАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ ТА ЗАХИСТУ ІНФОРМАЦІЇ УКРАЇНИ

вул. Солом'янська, 13, м. Київ, 03110,
тел. (044) 281-92-10, факс: (044) 281-94-83, e-mail: info@dsz.gov.ua

24.09.18 № 04/02/03 - 8008

ЕКСПЕРТНИЙ ВИСНОВОК

Дата видачі: 27.09.2018

м. Київ

Виданий: Національній поліції України (код ЄДРПОУ 40108578).

на підставі рішення Експертної комісії з питань проведення державної експертизи в сфері криптографічного захисту інформації Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, протокол від 27.09.2018 № 364.

Об'єкт експертизи: Лазерний вимірювач швидкості LTI 20-20 TruCAM.

Розроблений (виготовлений): Компанією «Laser Technology Inc.», США.

Експертний заклад: Інститут спеціального зв'язку та захисту інформації Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Гора Сікорського» (код ЄДРПОУ 34979237).

Висновки:

1. В об'єкті експертизи правильно реалізовано криптографічний алгоритм шифрування AES відповідно до ДСТУ ISO/IEC 18033-3:2015, із довжиною ключа 256 біт.
2. Об'єкт експертизи забезпечує конфіденційність, цілісність та автентичність зареєстрованих даних.

Особливі умови (рекомендації): дія експертного висновку поширюється на зразки об'єкта експертизи із заводськими номерами наведеними у додатку.

Термін дії експертного висновку – до 27.09.2021.

Перший заступник Голови Служби



О.М. Чаузов

Розділ 4.

Огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції



4.1. Ознаки алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції

Поліцейський уповноваженого підрозділу проводить огляд на стан сп'яніння водія транспортного засобу, якщо останній має наступні ознаки сп'яніння:

- запах алкоголю з порожнини рота;
- порушення координації рухів;
- порушення мови;
- виражене тремтіння пальців рук;
- різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя;
- поведінка, що не відповідає обстановці.

Ознаками наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є:

- наявність однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота);
- звужені чи дуже розширені зіниці, які не реагують на світло;
- сповільненість або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови;
- почервоніння обличчя або неприродна блідість.

4.2. Відсторонення водіїв транспортних засобів які керують транспортними засобами у стані сп'яніння

У випадку відсутності співпраці з боку особи, яка вважається такою, що керувала транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, із співробітниками поліції до порушника може бути застосовано один з прийомів примусового вилучення особи з автомобіля. Як приклад, можна застосовувати наступний тактичний прийом:

Прийом виконується в наступній послідовності двома поліцейськими. При поданні команди офіцера контакту (поліцейський 1) офіцеру прикриття (поліцейський 2) щодо відмови особи залишати водійське місце, поліцейський 2

підходить до нього ззаду, поліцейський 1 відкриває двері автомобіля порушника та розміщується таким чином, щоб стояти лицем до поліцейського 2, а спиною до дверей блокуючи їх від закривання. Поліцейський 2 хапає особу водія за зап'ястя або великий палець лівої руки, тим самим зриваючи руку з керма, підтягує руку до себе спираючи її на середню стійку автомобіля. Після цього поліцейський 1 хапає особу за голову в районі потилиці ближче до шиї, натискає всією вагою на особу схиляючи її до низу, після чого залишаючи праву руку на потилиці не зменшуючи тиску на неї лівою рукою починає виконувати прийом з контролем ліктьового суглобу правої руки правопорушника. Далі поліцейський 2 також переходить на контроль ліктьового суглобу лівої руки правопорушника (дзеркально). Коли правопорушник обмежений в рухомості, таким шляхом, поліцейські одночасно витягають особу із транспортного засобу в цей час поліцейський 1 підтримує підборіддя правопорушника для того щоб особа не була травмована. Особу кладуть на землю та проводять адміністративне затримання.

Для належного використання указанного прийому останній має бути включений до системи професійної підготовки.

4.3. Порядок проходження огляду водія на стан сп'яніння



Порядок проведення огляду водія на стан сп'яніння визначається Інструкцією про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженій наказом МВС/МОЗ № 1452/735 від 09.11.2015 та Постановою КМУ № 1103 від 17.12.2008.

Огляд водія на стан сп'яніння проводиться поліцейським, який має спеціальне звання, на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів (далі – СТЗ), які мають, сертифікат відповідності та свідоцтво про повірку робочого засобу вимірювальної техніки та дозволені до застосування МОЗ та Держспоживстандартом.

Перед проведенням огляду на стан сп'яніння поліцейський інформує особу, яка підлягає огляду на стан сп'яніння, про порядок застосування спеціального технічного засобу та на її вимогу надає сертифікат відповідності та свідоцтво про повірку робочого засобу вимірювальної техніки.

Огляд на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу проводиться в присутності двох свідків (Не можуть бути залучені як свідки поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви).

Перебування водія у стані алкогольного сп'яніння встановлюється на підставі огляду, якщо після проведення тесту відповідно до цифрового показнику СТЗ встановлено наявність більше 0,2 проміле алкоголю в крові.

Огляд на стан сп'яніння проводиться з дотриманням інструкції з експлуатації спеціального технічного засобу та фіксацією результатів на паперових та електронних носіях, якщо спеціальний технічний засіб має такі функції.

У разі відмови водія транспортного засобу від проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або його незгоди з результатами огляду, проведеного поліцейським, такий огляд проводиться в найближчому закладі охорони здоров'я, якому надано право на його проведення відповідно статті 266 Кодексу України про адміністративні правопорушення

Такий огляд проводиться лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку).

У разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої є особи, що загинули або травмовані, проведення огляду на стан сп'яніння учасників цієї пригоди є обов'язковим у закладі охорони здоров'я.

У випадку установлення стану сп'яніння результати огляду, проведеного поліцейським, зазначаються у протоколі про адміністративне правопорушення, до якого долучається акт огляду.

Акт огляду складається у двох примірниках, один з яких вручається водію, а другий залишається у поліцейського та/або долучається до протоколу про адміністративне правопорушення у разі встановлення стану сп'яніння.

Якщо технічними характеристиками спеціального технічного засобу передбачається роздрукування на папері його показників, ці результати долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення.

Оформлення матеріалів огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу здійснюється згідно з чинним законодавством.

У разі наявності підстав вважати, що водій транспортного засобу перебуває у стані наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, поліцейський направляє цю особу до найближчого закладу охорони здоров'я.

4.4. Технічні засоби встановлення стану сп'яніння та особливості їх застосування



Технічний засіб для встановлення стану сп'яніння **Алкотестер**, якийне застосовується відразу ж після вживання алкогольних напоїв, необхідно, щоб пройшло не менше ніж 15-20 хвилин, оскільки покази будуть невірними.

Безпосередньо після прийняття будь-якого спиртного напою в ротовій порожнині знаходиться велика кількість парів алкоголю, і якщо зробити аналіз видихасмого повітря, то його результат буде значно вищим, ніж концентрація алкоголю в крові. Так само існує небезпека дати велике навантаження на датчик, що може призвести до псування самого приладу. Для того, що б аналіз був вірним, він проводиться через певний проміжок часу, коли алкоголь встиг потрапити в кров. Полоскання ротової порожнини водою або безалкогольними напоями не може змінити необхідного часового проміжку перед проведенням тестування.

- Перед тестуванням особа повинна дихати нормально. Необхідно уникати бистрих вдихів-видихів через рот.

- Особа, яка тестується, повинна забезпечити необхідний мінімальний об'єм повітря – 1,2 л (заводські налаштування). Потік повітря, що видихається, повинен бути постійним протягом заданого мінімального проміжку часу (заводські налаштування 2 сек.).

- Для проведення тесту необхідно встановити елементи живлення та мундштук, а потім натиснути та утримувати протягом 1 сек. кнопку «ОК», яка розташована на корпусі приладу.

- Запуститься діагностування, після закінчення якого на екрані з'явиться напис «ГОТОВО» – це означає, що Ви можете приступати до тестування.

- Особа, яка тестується, повинна зробити глибокий вдих та розпочати продування повітря.

- Під час забору проби (якщо воно проходить успішно) горить зелений індикатор та звучить безперервний звуковий сигнал. При цьому на дисплеї виводиться напис «ДУЙТЕ».

- Після того, як прилад визначить, що отримав достатньо повітря для визначення тесту, зелений індикатор погасне, сигнал припиниться та прослідуює клацання. Подальше продування можна припинити.

- Залишається почекати від 5 до 25 сек. (в залежності від температури видиху та концентрації в ньому етанолу) та отримати результати, при цьому на дисплеї буде напис «ЖДИТЕ». Після цього результати можна роздрукувати на відповідному принтері приладу.

- Час підготовки приладу до наступного тесту складає до 6 сек.

Технічні характеристики

Розміри алкотестера	<i>140 x 80 x 35 мм</i>
Вага алкотестера	<i>195 г</i>
Максимальна погрішність	<i>±0,05 мг/л при 0,00–0,50 мг/л; ±10% при 0,50–2,00 мг/л.</i>
Підготовка до наступного аналізу (очищення сенсору)	<i>до 6 сек.</i>
Тривалість продування	<i>от 2 сек.</i>
Час аналізу (встановлення показів)	<i>5-25 сек.</i>
Продування	<i>через мундштук або безконтактне</i>
Дисплей	<i>графічний ЖК- дисплей</i>

Сенсор	<i>електрохімічний</i>
Калібровка сенсора	<i>Кожен рік</i>
Живлення алкотестера	<i>2 елементи живлення типу «АА», 1,5 В</i>
Кількість замірів без заміни елементів живлення	<i>близько 1500</i>
Робочий температурний діапазон алкотестера	<i>от -5 до +50° С</i>

4.5. Порядок огляду водія на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я

Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду на стан сп'яніння водіїв, затверджується Міністерством охорони здоров'я України, Міністерством охорони здоров'я Автономної Республіки Крим, начальниками структурних підрозділів з питань охорони здоров'я обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій.

Огляд може також проводитися в спеціально обладнаних пересувних пунктах (автомобілях), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам.

Огляд у закладах охорони здоров'я щодо виявлення стану сп'яніння проводиться лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту), який пройшов тематичне удосконалення за відповідною програмою згідно з чинним законодавством.

Метою цього огляду є встановлення наявності чи відсутності стану сп'яніння в обстежуваній особі.

Лікар (фельдшер) повинен ознайомитися з документами особи, яку оглядає (паспорт, особисте посвідчення, посвідчення водія тощо), за наявності.

Відсутність документів не може бути причиною для відмови у проведенні огляду на стан сп'яніння. У цьому разі в акті медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, зазначаються дані щодо зовнішнього вигляду особи, яку оглядають, а також те, що дані про цю особу записані з її слів. У разі надходження документів дані про оглянуту особу долучаються до акту медичного огляду.

Проведення лабораторних досліджень на визначення наркотичного засобу або психотропної речовини обов'язкове.

Метою лабораторного дослідження є виявлення або уточнення наявних речовин, що здатні спричинювати стан сп'яніння.

Використання в закладах охорони здоров'я для проведення лабораторних досліджень виміральної техніки та обладнання, дозволених МОЗ, підтверджується сертифікатом відповідності та свідоцтвом про перевірку робочого засобу виміральної техніки.

Зразки біологічного середовища для лабораторного дослідження відбираються у дві ємності. Вміст однієї ємності використовується для первинного дослідження, вміст другої ємності зберігається протягом 90 днів.

За збереження та транспортування

ємностей з біологічним середовищем до іншого закладу охорони здоров'я, цілісність пломбування відповідає заклад охорони здоров'я, у якому проводився відбір біологічного середовища.

Предметом дослідження біологічного середовища можуть бути слина, сеча та змиви з поверхні губ, шкірного покриву обличчя і рук.

Для дослідження біологічного середовища може використовуватися кров, якщо в обстежуваній особі неможливо взяти зразки біологічних середовищ.

Якщо водій – учасник дорожнього руху внаслідок ДТП перебуває у невідомому стані або з тяжкими травмами, обов'язково проводиться дослідження біологічного середовища або крові на вміст алкоголю, наркотичних чи психотропних речовин у закладах охорони здоров'я, куди він доставлений.

За результатами огляду на стан сп'яніння та лабораторними дослідженнями встановлюється діагноз, який вноситься до акту медичного огляду.

Висновок щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі – висновок щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння), видається на підставі акту медичного огляду.

Зміст висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повідомляється оглянутій особі в присутності поліцейського, який її доставив, про що робиться запис у вищезазначеному висновку.

Усі записи в акті медичного огляду та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повинні бути розбірливими, не допускається формулювання «Норма».

Акт медичного огляду особи складається в одному примірнику, який залишається в закладі охорони здоров'я.

Висновок щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння складається в усіх випадках безпосередньо після огляду особи у трьох примірниках: перший примірник видається під підпис поліцейському, який доставив дану особу на огляд, другий видається оглянутій особі, а третій залишається в закладі охорони здоров'я.

Кожний випадок огляду на стан сп'яніння у закладі охорони здоров'я реєструється в журналі реєстрації медичних оглядів осіб з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Висновки щодо результатів медичного огляду осіб на стан сп'яніння, складені з порушенням вимог цієї Інструкції, вважаються недійсними.

Організація забезпечення закладів охорони здоров'я бланками акту медичного огляду, висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння покладається на Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство охорони здоров'я Автономної Республіки Крим, начальників структурних підрозділів з питань охорони здоров'я обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій.

Відсутність бланків акту медичного огляду на стан сп'яніння та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння не може бути приводом для відмови в огляді на стан сп'яніння.

Український моніторинговий та медичний центр з наркотиків та алкоголю Міністерства охорони здоров'я України здійснює клінічний моніторинг якості та результатів медичних оглядів клініко-анамнестичних даних обстежуваної особи та методичний контроль за проведенням оглядів на стан сп'яніння.

Актуально:

Останнім часом мало місце розповсюдження міфів на тему нібито «незаконності» газоаналізаторів типу «ДРАГЕР» 6810, що не відповідає дійсності.

Вказаний прилад проходить реєстрацію (свідцтво про реєстрацію N7261/2007 від 10.02.2010р.), термін дії свідцтва – до 10.02.2015 р. Проте процедура реєстрації стосується більше взаємовідносин організацій, які поставляють прилади на територію України та виробників. І ніяк не стосується осіб, які використовують прилади. Закон не пов'язує термін дії сертифікату про реєстрацію із терміном використання приладу. В такому випадку, довелося би вилучити з використання багато медичних приладів, термін використання яких набагато довший ніж дія сертифікату.

Згідно із Технічним регламентом, оцінку відповідності проходить медична техніка, яка вводиться в обіг/експлуатацію. В нашому випадку, газоаналізатор ДРАГЕР 6810 відповідає затвердженому типу і був зареєстрований в Державному реєстрі засобів вимірювальної техніки та отримав «сертифікат відповідності засобів вимірювальної техніки затвердженого типу» (термін дії свідцтва – 10.02.2010 по

10.02.2015). На підставі цього, газоаналізатор ДРАГЕР з 10.02.2010 по 10.02.2015 було дозволено ввозити на митну територію України та вводити їх в експлуатацію (початок використання). Закінчення терміну дії цих документів не впливає на техніку, що ВЖЕ використовується!

Таким чином газоаналізатори ДРАГЕР, які були завезені та реалізовані на території України та введені в експлуатацію протягом терміну дії Свідчення та знаходження його у реєстрі медичної техніки та виробів медичного призначення з 10.02.2010 по 10.02.2015 є можливим, за умови додержання вимог щодо повірки (калібрування).

Детальніше див.: Лист Українського медичного центру сертифікації Міністерства охорони здоров'я від 18.01.2018 № 45.

4.6. Строки проведення огляду на стан сп'яніння

Згідно з статтею 266 КУПАП огляд осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, здійснюється в закладах охорони здоров'я не пізніше двох годин з моменту встановлення підстав для його здійснення. Огляд у закладі охорони здоров'я та складення висновку за результатами огляду проводиться в присутності поліцейського. Кожний випадок огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, у закладі охорони здоров'я реєструється в порядку, визначеному спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі охорони здоров'я.

4.7. Особливості фіксації та реєстрації оглядів на стан сп'яніння

Огляд водія на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським у присутності двох свідків.

У разі незгоди водія на проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, затверджується управліннями охорони здоров'я місцевих державних адміністрацій. Проведення огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в інших закладах забороняється. Огляд особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, проведений з порушенням, вважається недійсним.

Направлення особи для огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду здійснюються в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

У разі відсторонення особи від керування транспортним засобом можливість керування цим транспортним засобом надається уповноваженій нею особі, яка має посвідчення водія відповідної категорії та може бути допущена до керування транспортним засобом.

Порядок складання акту огляду водія транспортного засобу на стан сп'яніння.

У випадку встановлення стану сп'яніння результати огляду, проведеного поліцейським, зазначаються у протоколі про адміністративне правопорушення, до якого долучається акт огляду.

Акт огляду складається у двох примірниках, один з яких вручається водію, а другий залишається у поліцейського та/або долучається до протоколу про адміністративне правопорушення у разі встановлення стану сп'яніння.

Якщо технічними характеристиками спеціального технічного засобу передбачається роздрукування на папері його показників, ці результати долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення.

Порядок складання протоколу за ст. 130 КУпАП.

Протокол про адміністративне правопорушення особи, яка його вчинила за статтею 130 КУпАП, складається згідно з статтею 254 КУпАП на спеціальному бланку, виготовленому друкарським способом згідно з технічним описом бланка протоколу про адміністративне правопорушення.

Усі реквізити протоколу про адміністративне правопорушення заповнюються розбірливим почерком.

Не допускаються закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу про адміністративне правопорушення, а також унесення додаткових записів після того, як протокол про адміністративне правопорушення підписано особою, щодо якої його складено.

Під час складання протоколу про адміністративне правопорушення посадова особа, що його здійснює, роз'яснює особі, яка вчинила адміністративне правопорушення, її права, передбачені статтями 55, 56, 59, 63 Конституції України та статтею 268 КУпАП.

Відповідно до Закону України «Про безоплатну правову допомогу» та пунктів 2, 10 Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2011 року № 1363, під час складання протоколу про адміністративне правопорушення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, роз'яснюється їй право на отримання безоплатної вторинної правової допомоги.

При складанні протоколу за ст. 130 КУпАП зазначаються:

- дата і місце його складення (число, місяць, рік, населений пункт, місце складення);
- посада, спеціальне звання, прізвище, ім'я, по батькові посадової особи, яка склала протокол;
- відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (зазначаються повністю): прізвище, ім'я та по батькові; число, місяць і рік народження; місце народження; місце проживання; місце реєстрації;
- найменування підприємства, установи, організації, де працює (її посада) або навчається особа;
- документ, що посвідчує особу (серія, номер дата видачі посвідчення водія або паспорта або іншого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення (службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток);
- місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення (фабула);
- зазначення ст. 130 КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність;
- прізвища, ім'я та по батькові, місця проживання свідків огляду на стан сп'яніння.

Також, при складанні протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП, особа ставить свій підпис щодо:

- ознайомлення з місцем та часом розгляду справи;
- ознайомлення зі змістом протоколу, отримання копії протоколу;
- правильності внесених даних про особу;
- отримання тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом;
- згоди/незгоди з результатами огляду на стан сп'яніння.

Статтею 130 КУпАП визначено різні склади адміністративних правопорушень, що передбачає складання різних фабул:

- керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, що є порушенням п. 2.9 (а) ПДР України та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

- передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, що є порушенням п. 2.9 (г) ПДР України та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

- відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що є порушенням п. 2.5 ПДР України та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

- вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, що є порушенням п. 2.10 (є) ПДР України та відповідає ч. 4 ст. 130 КУпАП.

Рішення у справі про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП приймає суд.

4.8. Вилучення посвідчення водія і позбавлення права керувати транспортними засобами (стаття 265-1 КУпАП). Особливості видачі тимчасового посвідчення водія.

Поліцейські тимчасово вилучають посвідчення водія за наявності підстав вважати, що водієм вчинено правопорушення, передбачене статтею 130 КУпАП, за яке може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом.

Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення (ст. 265-1 КУпАП).

До винесення судом постанови у справі про адміністративне правопорушення та набрання нею законної сили поліцейський видає водієві тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом строком до трьох місяців з дати вилучення посвідчення.

У тимчасовому дозволі на право керування транспортним засобом з лицьового боку перекреслюються категорії транспортних засобів, права на керування якими водій не має, а також робляться такі записи:

- 1) дата тимчасового вилучення посвідчення водія;
- 2) посада, прізвище поліцейського, номер його нагрудного знаку;
- 3) дата вчинення правопорушення;
- 4) серія та номер протоколу про адміністративне правопорушення;

- 5) стаття КУпАП, за якою складено протокол про адміністративне правопорушення, санкція якої передбачає накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом.

У разі вчинення адміністративного правопорушення, за яке передбачено накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, особою, у якої посвідчення водія тимчасово вилучено за попереднє (попередні) адміністративне(і) правопорушення, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, виданий у першому випадку, не поновлюється. У відповідних графах тимчасового дозволу на право керування

транспортним засобом поліцейський робить відмітки за фактом виявленого правопорушення.

Втрачений тимчасовий дозвіл поновлюється уповноваженою особою будь-якого підрозділу поліції після документального підтвердження інформації про його попередню видачу.

Корінець до тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом заповнюється поліцейським, який його видав, та надалі зберігається у відповідному підрозділі для здійснення належного контролю за правомірністю його видачі учасникам дорожнього руху.

Посвідчення водія вилучається до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення.

Вилучене посвідчення водія протягом трьох днів з дати надходження постанови суду, згідно з якою особу позбавлено права керування транспортним засобом, передається до територіального органу з надання сервісних послуг МВС за місцем проживання особи з копією такої постанови.

Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія у випадку, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справу про адміністративне правопорушення не розглянуто у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа до підрозділу поліції за місцем розгляду справи про адміністративне правопорушення відповідно до ст. 276 КУпАП. Після закінчення тримісячного строку, якщо особа не звернулася за отриманням вилученого документа, таке посвідчення водія зберігається в підрозділі поліції до надходження постанови суду, яка набрала законної сили. З дати надходження такої постанови посвідчення водія протягом трьох днів надсилається до територіального органу з надання сервісних послуг МВС за місцем проживання особи.

У разі вчинення особою, якій уже видано тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, повторного адміністративного правопорушення, за яке передбачено позбавлення такого права, новий дозвіл їй видається лише після закінчення строку дії попереднього, але на строк не більше трьох місяців з дати вчинення такого правопорушення.

У разі надходження постанови суду про позбавлення водія права керування транспортним засобом, якщо посвідчення водія не вилучено, уповноважена особа відповідного підрозділу поліції у триденний строк надсилає за місцем проживання (перебування) особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомлення про позбавлення права керування, у якому зазначає реквізити винесеної судом постанови, а також інформацію про необхідність прибуття до підрозділу поліції у визначений строк для здавання посвідчення водія. Якщо водій, посвідчення якого підлягає вилученню, не з'являється протягом місячного строку, дані про серію та номер посвідчення водія вносяться уповноваженою особою підрозділу поліції до автоматизованого обліку.

У випадку виявлення посвідчення водія, яке підлягає вилученню, працівник поліції складає акт вилучення посвідчення водія із зазначенням підстав такого вилучення. Акт складається у двох примірниках, один з яких вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Розділ 5. Дорожно-транспортні правопорушення та їх запобігання

5.1. Поняття та стан дорожно-транспортних правопорушень



Дорожно-транспортні (автотransпортні) правопорушення відносяться до правопорушень, учинених з необережності, під якими розуміють сукупність усіх учинених за необережної вини правопорушень у формі *недбалості* та *самовпевненості* на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними (станом і динамікою) і якісними (структурою) показниками. Серед усіх правопорушень, учинених з необережності, автотransпортні відносять до технічної необережності – тобто вчинених у сфері дії або використання технічних засобів, машин, механізмів та інших джерел підвищеної безпеки.

Кримінальним кодексом (КК) України передбачені такі склади дорожно-транспортних (автотransпортних) злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, іздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотransпорту (ст. 291 КК України)⁵⁹.

Згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, в результаті дорожно-транспортних пригод у світі щорічно гине близько 1,25 млн осіб. Щорічні збитки від дорожно-транспортних пригод (далі – ДТП) становлять майже 3 % світового валового доходу. За прогнозом Всесвітньої організації охорони здоров'я, в 2020 р., якщо не вжити заходів, смертність від ДТП вийде на третє місце після серцево-судинних захворювань і важких стресів. Протягом 2017 р. в Україні сталося близько 102 тис. ДТП. Кожні 20 хвилин в Україні відбувається ДТП, а кожні три години гине людина. У середньому за добу в ДТП гине 5-6 та отримує травми різного ступеню тяжкості понад 60 осіб. В Україні відносна кількість загиблих у ДТП є в кілька разів більшою, ніж у країнах Євросоюзу та США. Ціна порушень правил дорожнього руху в Україні за найскромнішими підрахунками сягає мільйонів доларів США на рік⁶⁰.

⁵⁹ Кримінальний кодекс України: Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 01.03.2019. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

⁶⁰ Кримінологія. Академічний курс / кол. авторів; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ: «Кондор», 2018. 588 с.

Як свідчить статистика, більш 66 % усіх правопорушень відбувається з *вини водіїв*, 25–30 % – з *вини пішоходів*. З вини водіїв *індивідуальних* автомобілів сталося більше 60 % усіх смертей і травм. 20 % ДТП допускають *п'яні водії*. Середня кількість потерпілих за коефіцієнтом на 10 тис. населення склало 8 чоловік, кількість ДТП на 10 тис. транспортних одиниць – 16553 чоловік. Через *незадовільний стан вулиць і доріг* відбувається 18 % усіх ДТП. При цьому на першому місці за кількістю аварій знаходяться дороги обласних центрів, на останньому – селищні та районні. Пік автотранспортних правопорушень приходить на квітень і вересень, у годинах доби – 17-19 і 22-24. У квітні відбувається масовий виїзд на автошляхи водіїв *індивідуального* транспорту: автомобілістів, мотоциклістів, велосипедистів. Вересень – місяць повернення з відпусток автолюбителів, початок занять у школах, гімназіях, вузах та інших навчальних закладах, інтенсифікації сільгоспперевезень⁶¹.

Найбільш характерними *видами дорожньо-транспортних пригод* є такі: зіткнення транспортних засобів – 29,8 %; перекидання транспортних засобів – 17,6 %; наїзд транспортних засобів на перешкоду – 5,2 %; наїзд транспортних засобів на пішохода – 36,8 %; наїзд транспортних засобів на велосипедиста – 2,9 %; падіння пасажирів – 1,5 %; інші події – 1,6 %. Більш 66 % усіх автотранспортних правопорушень відбувається з *вини водіїв*, 25 – 30 % – з *вини пішоходів*⁶².

Отже, *структура* автотранспортних правопорушень має свою специфіку, де виділяються: злочини зі смертельними наслідками чи пораненнями; дитячий травматизм; з цієї вини настали суспільно небезпечні наслідки: з вини водіїв чи пішоходів; злочини з вини водіїв автотранспорту, що належить юридичним чи фізичним особам; тяжкість наслідків визначається кількістю загиблих на 100 потерпілих; віктимологічний показник у вигляді соціально-демографічних характеристик загиблих і травмованих; – регіональне поширення правопорушень; тимчасові особливості – щільність за місяцями року і часом доби; співвідношення видів порушень правил дорожнього руху, що спричинили кримінальні наслідки; поширеність за видами доріг⁶³.

Показники аварійності залежать і від інтенсивності експлуатації транспорту. Якщо автомобілем не користуються і він не бере участь у дорожньому русі, то за його допомогою не буде вчинено наїзд або зіткнення. Саме ступенем інтенсивності експлуатації автомобілів і мотоциклів пояснюється той факт, що в липні – серпні дорожньо-транспортних випадків з вини водіїв *індивідуальних* транспортних засобів нараховується в 6 разів більше правопорушень, ніж у січні-лютому. За часом доби найменшу кількість дорожньо-транспортних правопорушень вчиняють у період з 3 до 6 год, найбільшу – з 16 до 22 год (у цей час вчиняється 50,0 % правопорушень зазначеної категорії від усіх вчинених протягом доби)⁶⁴.

5.2. Причини та умови дорожньо-транспортних пригод

⁶¹ Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2009. 348 с. С. 167–168.

⁶² Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с. С. 408.

⁶³ Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2009. 348 с. С. 167–168.

⁶⁴ Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с. С. 407–408.

Одними із головних причин високого рівня аварійності на автошляхах (не враховуючи технічного стану транспортних засобів і доріг) є низька дисципліна та правова культура учасників дорожнього руху, зневага до елементарних вимог безпеки. Незважаючи на деяке зменшення кількості ДТП, яке можна спостерігати у зв'язку із суттєвим посиленням відповідальності за порушення правил дорожнього руху, за кількістю їхніх жертв Україна продовжує посідати п'яте місце в Європі після Казахстану, Литви та Греції⁶⁵. Зокрема, згідно статистичних даних, у 2010 р. в Україні сталося понад 37 тисяч ДТП, у яких загинуло 5,3 тис. людей і ще понад 45 тис. отримало ушкодження⁶⁶. При цьому відносна кількість загиблих в ДТП в Україні в 4-10 разів перевищує аналогічні показники країн Євросоюзу та США⁶⁷.

Наведені статистичні дані є яскравим свідченням того, що для України проблема безпеки на дорогах в останні роки перетворилась на проблему великої державної ваги. У зв'язку з цим, значно підвищується роль і значення різноманітних адміністративно-правових засобів з метою забезпечення виконання загальнообов'язкових правил у сфері безпеки на автомобільних шляхах, попередження і припинення їх порушень. І вирішальну роль у їх використанні відводиться Департаменту патрульної поліції – головному органу, уповноваженому застосовувати найрізноманітніші адміністративно-правові засоби та методи забезпечення безпеки дорожнього руху.

Причиною незадовільного стану безпеки дорожнього руху в Україні є, перш за все, незавершеність правових механізмів та недосконалість законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, невідповідність чинних адміністративно-правових норм існуючим проблемам сьогодення, а саме:

- суперечливість та нелогічність окремих положень чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, Правил дорожнього руху;
- відсутність системного контролю над учасниками дорожнього руху, зокрема, пішоходів;
- незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування транспортними засобами, фізичним та психологічним станом водіїв;
- формальність та примітивність існуючих цільових програм та заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні;
- відсутність ефективної взаємодії та координації між органами державної влади у зазначеній сфері тощо.

Найбільш поширеними причинами ДТП з вини водіїв є: перевищення швидкості, недотримання дистанції, недотримання черговості проїзду, неуважність і нетверезий стан. *З вини пішоходів відповідно:* перехід у невстановленому місці, проходження уздовж проїзної частини, нетверезий стан.

При аналізі події, на перший погляд, іноді здається, що технічна несправність не є причиною аварії. Найчастіше головну причину відносять до порушення правил дорожнього руху. Наприклад, наїзд на пішохода зазвичай пояснюють перевищеною швидкістю або пізнім застосуванням гальм.

Найзагальнішою класифікацією причин ДТП є:

- недотримання правил дорожнього руху учасниками цього руху;

⁶⁵

⁶⁶ Авто-бездоріжжя. Неякісні дороги впливають на кількість ДТП . URL: <http://www.radiosvoboda.org/conte>.

⁶⁷ В Україні кожні дві години в ДТП гинуть люди. URL: <http://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-kozhni-dvi-godini>.

- застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які викликають їх замети, перекидання або втрату керування під час руху і створюють можливість поломок і псування механізмів, що призводять до аварійних ситуацій;
- зниження працездатності водіїв внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів, що викликають зміну самопочуття і сприйняття обстановки руху;
- незадовільний технічний стан транспортних засобів;
- неправильне розміщення та кріплення вантажу, що приводить до втрати управління, стійкості, зміни режиму роботи механізмів, відмови в роботі;
- незадовільний стан влаштування та утримання елементів дороги і дорожньої обстановки;
- незадовільна організація дорожнього руху.

Визначаючи умови, пов'язані з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, вони пов'язані, у першу чергу, з безкарністю за минулі адміністративні правопорушення. Істотно впливають на криміногенність людського фактору автотранспортних правопорушень психофізіологічні властивості осіб, які управляють транспортними засобами (розбещеність, безвідповідальність, зневага до заборон і відсутність самодисципліни). Слабка професійна підготовка водіїв в автошколах, а для пішоходів – пропаганда правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання, недоліки системи перепідготовки водіїв автолюбителів в автогосподарствах також впливають на формування низької культури поведінки на автодорогах.

До числа умов, що сприяють створенню і реалізації аварійної обстановки, що відносяться до машини і дороги, належать: неналежний стан доріг; порушення безпечних нормативів ширини проїзної частини, розмітки, розв'язок, переходів; недоліки конструкції автотранспортних засобів, які утруднюють керування, або обмежують можливості спостереження, що викликає підвищену втому водія; довгострокова експлуатація транспортного засобу; невикористання водієм і пасажиром правил, які зменшують ризик аварійної обстановки чи її тяжких наслідків; помилки у виборі режиму регулювання дорожнім рухом і технічних засобів для цього; порушення нормативів робочого часу водіїв; недостатній контроль за станом автотранспортних засобів, доріг і технічних засобів регулювання руху; недоліки дисциплінарної, адміністративно-правової і кримінально-правової боротьби з порушеннями правил безпеки руху; неправильна поведінка пішоходів; несвочасне надання співробітниками патрульної поліції і бригадами швидкої медичної допомоги потерпілим на місці аварій; відсутність необхідних засобів для евакуації потерпілих і пошкодженого автотранспорту; корупція серед працівників поліції⁶⁸.

5.3. Ознаки та класифікація дорожньо-транспортних пригод

Згідно п.1.10 Правил дорожнього руху, *дорожньо-транспортна пригода* (ДТП) – це подія, що сталась під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або пораненні люди чи завдані матеріальні збитки.

Іншими словами, ДТП – це подія, що порушує нормальний хід процесу дорожнього руху. Вона виникає в результаті втрати спроможності керувати

⁶⁸ Кримінологія: навч. посіб. / О.М. Джужа, В.В. Василенч, О.Г. Колб та ін.; за заг. ред. проф. О.М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр справ, 2009. 348 с. С. 170.

транспортним засобом або внаслідок неправильних дій учасників дорожнього руху і супроводжується загибеллю, пораненням людей, завданням матеріального збитку.

Основними ознаками ДТП виступають:

1. ДТП можлива лише за участю дорожнього транспортного засобу;
2. даний транспортний засіб у момент пригоди обов'язково має перебувати у процесі дорожнього руху;
3. виникненню ДТП передус одне чи декілька порушень нормативів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та правил експлуатації транспорту;
4. в результаті ДТП завжди виникають шкідливі наслідки.

Дорожньо-транспортний засіб – це механічний транспортний засіб, призначений для експлуатації (перевезення людей та (чи) вантажів, а також спеціального устаткування) переважно на автомобільних дорогах загального користування усіх категорій.

Під механічним транспортним засобом відповідно до ПДР розуміють *транспортний засіб*, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном.

Під поняттям усіх транспортних засобів, що підпадають під ознаки механічного транспортного засобу, у Кримінальному Кодексі України розуміють всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Поняттям «інші самохідні машини» охоплюються дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші подібні спеціальні самохідні машини (автокрани, екскаватори, скрепери, грейдери, дорожні катки, асфальтоукладники, авто- і електрокари та навантажувачі, збиральні комбайни та ін.).

Транспортний засіб в процесі дорожнього руху повинен виконувати певні транспортні роботи, тобто переміщення його самого, перевезення вантажу, пасажирів вулицями, автомобільними дорогами та іншими місцями.

Шкідливі наслідки викликані ДТП завжди супроводжуються завданням матеріального збитку чи тілесними ушкодженнями або загибеллю людей⁶⁹.

ДТП потрібно завжди відрізняти від *аварійних ситуацій*, які характеризуються відсутністю негативних наслідків. Наприклад, на гр Б із зустрічної смуги вибігає собака, щоб уникнути зіткнення гр. Б звертає за межі проїжджої частини, але завдяки тому, що пасажари були пристебнуті, ніяких тілесних ушкоджень не послідувало.

Існують випадки, коли обставини події пов'язані з транспортними засобами та подібні на ДТП, навіть можуть містити деякі кваліфікуючі обставини автопригоди, але не є такими:

1. Пригоди, які сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення (розчеплення) з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо.

2. Пригоди за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в

⁶⁹ Граділь А. О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод: дис. ...канд. юрид. наук. Київ: Нац. ун-т бізнесу і природокористування України, 2012. 228 с.

кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установлення щогл, опор, тощо).

3. Пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі.

4. Пригоди за участю велосипедів та грузового транспорту, які сталися під час їх руху і учасниками яких не були інші транспортні засоби чи пішоходи, а також за умови, що при цьому не завдано шкоди майну, життю чи здоров'ю третіх осіб.

5. Пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха, за умови що транспортний засіб не рухався.

Класифікація ДТП досить розширена. Розрізняють 9 видів ДТП за видами:

1. *Зіткнення* – подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися:

- між собою;

- з рухомим складом залізниць;

- з транспортним засобом, що раптово зупинився (наприклад, у разі несправності, перед заборонним сигналом світлофора, несподівано виникло перешкодою і т. д.).

Зіткнення можуть бути стрічними, попутними і бічними.

2. *Перекидання* – подія, при якій рухомий транспортний засіб перекинувся. Перекидання відбувається унаслідок дії несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення або кріплення вантажу, через застосування неправильних прийомів керування. До перекидань відносяться пригоди, за яких транспортний засіб, що рухався, втрачає стійкість та перекидається внаслідок впливу несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення чи закріплення вантажу, а також через застосування неправильних прийомів керування. Наприклад, якщо автомобіль перекинувся внаслідок перевищення критичної швидкості руху на повороті – це перекидання. Якщо ж водій різко змінює напрямок руху автомобіля після незначного бокового зіткнення з іншими транспортними засобами та внаслідок цього перекидається, то ця пригода кваліфікується як зіткнення.

3. *Наїзд на перешкоду* – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав або ударився об нерухомий предмет;

4. *Наїзд на пішохода* – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на людину; або людина натрапила на рухомий транспортний засіб; або людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, виступаючого за габарити транспортного засобу. До наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на лижах, санках, ковзанах, самокатах, що переміщуються в інвалідних колясках без двигуна, на дітей, що катаються на триколісних велосипедах;

5. *Наїзд на велосипедиста* – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб;

6. *Наїзд на тварину* – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин, або самі ці тварини і птахи ударилися об рухомий транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди або спричинено матеріальний збиток;

7. *Наїзд на грузовий транспорт* – подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на упряжених тварин або грузові вози, або самі ці упряжені тварини або грузові вози ударилися об рухомий транспортний засіб;

8. *Наїзд на транспортний засіб, що стоїть* – подія, при якій один рухомий транспортний засіб наїхав на інший транспортний засіб або на причіп, що стоїть;

9. *Інші події:*

- падіння вантажу, що перевозиться, або відкинутого колесом предмету на людину, тварину або інший транспортний засіб;

- наїзди на перешкоду (вантаж, що впав, колесо, що відвалилося, і ін.), що раптово з'явилася;

- наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;

- падіння пасажирів – пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу (внаслідок різкого гальмування, прискорення чи зміни напрямку його руху).

Падіння пасажирів, що виникають при зіткненнях, перекиданнях чи наїздах транспортних засобів на перешкоду до цього виду ДТП не відносяться.

Наприклад, пасажир автобусу отримав тілесні ушкодження внаслідок падіння від поштовху, що виник при наїзді автобусу на бордюrne каміння. Така пригода буде кваліфікуватися як *наїзд на перешкоду*.

- падіння вантажу – пригода, під час якої постраждали люди від падіння вантажу, що перевозився. До цього виду належить пригода, що сталася внаслідок відкинутого колесом механічного транспортного засобу предмету.

Залежно від ступеня тяжкості наслідків ДТП діляться на ті, що призвели до:

1. *Матеріального збитку.*

Матеріальний збиток від ДТП може складатися із вартості:

- ремонтно-відновлюваних робіт при пошкодженні транспортних засобів, вантажів, дорожніх та інших споруд (знаків, огорож, світлофорів, зелених насаджень тощо);

- коштів на виконання функцій правоохоронних органів (виїзд та дії на місці ДТП, дізнання, слідство та суд);

- надання медичної допомоги постраждалим у ДТП (виїзд на місце ДТП, доставлення постраждалих у медичний заклад, лікування, виплати за соціальним страхуванням);

- збитків від зупинки руху транспортних засобів (зниження швидкості, затори, об'їзди), а також невиробленого продукту через утрату робочого часу.

2. *Легких тілесних ушкоджень, тілесних ушкоджень середнього ступеня тяжкості і тяжких.*

Травмованими в результаті ДТП вважаються люди, які внаслідок дорожньо-транспортної пригоди одержали тілесні ушкодження будь-якого ступеня тяжкості і протягом трьох діб звернулися за медичною допомогою до лікувально-профілактичного закладу.

3. *Смерть потерпілого. Особливо тяжкі наслідки* (загинуло 4 і більш або поранено 15 і більше людей).

Ступень тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір відповідальності, що у свою чергу визначає застосування норм певної галузі права, які будуть регламентувати порядок оформлення автопригоди та реагування на відповідні наслідки:

а) адміністративна відповідальність;

б) кримінальна відповідальність;

в) цивільно-правова відповідальність.

Адміністративно-правові норми регулюють відносини, які виникають між державою (компетентних органів публічної адміністрації або посадових осіб) та учасниками дорожньо-транспортної пригоди, іншими зацікавленими суб'єктами, якщо у результаті автопригоди спричинено лише матеріальний збиток (без постраждалих). За порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна винні особи притягаються до адміністративної відповідальності згідно статті 124 (Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна) КУпАП. Проведення у справах про адміністративні правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП відбувається згідно норм чинного адміністративного законодавства.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17 лютого 2011 року № 3045-VI до статті 124 КУпАП були внесені доповнення у вигляді примітки, відповідно якої особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

5.4. Першочергові дії патрульного на місці дорожньо-транспортної пригоди. Перша допомога при дорожньо-транспортній пригоді

Патрульний поліцейський прибувши на місце дорожньо-транспортної пригоди:

- подає попередню інформацію про пригоду до чергової частини;
- вживає заходів щодо надання першої медичної допомоги потерпілим та доставки їх до медичних закладів;
- збирає інформацію про потерпілих, про те, в які медичні заклади і ким вони відправлені;
- з'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені потерпілі;
- вживає заходів з метою збереження обстановки і слідів пригоди, установлює свідків;
- установлює транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до ДТП, і забезпечує їх присутність на місці пригоди;
- якщо ДТП має кримінально-правовий характер: знаходиться на місці пригоди до прибуття слідчо-оперативної групи (СОГ) чи до отримання розпорядження чергового;
- надає прибулому на місце пригоди керівникові СОГ (прокурору, слідчому, працівникові, що здійснює дізнання) інформацію про причетних до ДТП осіб і свідків, передає йому зібрані відомості;
- огорожує відповідними знаками конусами або тимчасовим огороженням місце ДТП та забезпечує безпеку дорожнього руху на вказаній ділянці;

- у разі потреби організовує рух транспорту в об'їзд, а в разі неможливості зробити це та при відсутності потерпілих фіксує в присутності двох понятих і учасників ДТП розташування транспортних засобів, слідів ДТП та слідів інших предметів, що мають відношення до пригоди, після чого вживає заходів щодо поновлення руху;

- фіксує місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП.

Основні позначення місця ДТП

1. Довжина зони ДТП повинна бути мінімальна і забезпечувати безпеку осіб, що здійснюють роботи на місці ДТП, а також безпечний режим руху пішоходів і транспортних засобів.

2. На початку зони ДТП встановлюється дорожній знак 1.39 «Інша небезпека» (поза населеними пунктами на відстані 150–300 метрів, у населених пунктах на відстані 50–100 метрів).

3. Інформаційне табло «Увага ДТП» встановлюється разом зі знаком 1.39 «Інша небезпека».

4. У темний час доби й в умовах недостатньої видимості застосування світлосигнальних пристроїв (проблескових маячків) обов'язково на всіх дорогах незалежно від її освітленості.

5. Кількість спеціальних світлових сигнальних пристроїв, що встановлюються для кожного напрямку руху в зоні ДТП, повинна бути не менше 5.

6. Огороджувальна стрічка повинна використовуватись для огороження тієї частини місця ДТП, яка поширюється за межі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно унеможливити шляхом застосування огороджувальної стрічки рух пішоходів у місці ДТП.

Організація руху транспорту на місці ДТП

З метою попередження учасників руху про виниклу небезпеку на дорозі і для вказівки їм напрямку об'їзду місця ДТП патрульними поліцейськими можуть використовуватися переносні дорожні знаки та світловідбиваючі тумби (конуси), що входять у комплект патрульного автомобіля.

При відсутності дорожніх знаків виставляються регулювальники з числа поліцейських чи водіїв інших транспортних засобів.

Головна задача патрульного, що прибув на місце ДТП, – якнайшвидше витягти потерпілих із ТЗ і надати їм першу медичну допомогу. Однак в умовах обмеженої видимості і при відсутності на місці події осіб, здатних надати допомогу, необхідно вжити найпростіші заходи для запобігання повторної ДТП – увімкнути спеціальні світлові сигнали на патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події, встановити знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ, що рухаються (у населених пунктах не менш 15 м, а поза їхніми межами – не менш 30 м від ТЗ, що стоять на місці пригоди).

Установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків повинна виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. При відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усіякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, соляркові смолоскипи і т. ін.). У цих цілях можуть бути

використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети з нанесенням на них необхідної інформації).

По мірі ліквідації наслідків вони, поряд з конусами, що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися.

На неосвітленій ділянці дороги можна поставити автомобіль із включеним ближнім світлом фар убік місця ДТП.

Важливо знати, що організація руху транспорту на місці ДТП, де об'їзд безпечно здійснити дуже важко чи неможливо, вимагає швидкого і грамотного рішення, тому що можуть виникнути значні затори в русі транспорту і нові ДТП, які з часом зажадають застосування великих зусиль для відновлення нормального руху транспорту, пішоходів, стабілізації руху громадського транспорту. Тому в окремих випадках організація руху транспорту може здійснюватися паралельно з виконанням інших першопочаткових дій патрульних на місці ДТП.

Вимоги до огороження місця ДТП і організації його об'їзду.

1. Перший дорожній знак 4.7 «Об'їзд перешкоди з правого боку» або 4.8 «Об'їзд перешкоди з лівого боку» повинний виставлятися на початку лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів на під'їзді до місця ДТП, що впливає по середині лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП.

2. Для позначення напрямку об'їзду на двох під'їздах до місця ДТП, варто розташовувати два знаки 4.7 або 4.8 на тому під'їзді, де поперечне зміщення траєкторії руху транспортних засобів більше, або на під'їзді з більшою інтенсивністю руху.

3. Для організації руху по смузі проїзної частини, що призначена для руху транспортних засобів у зустрічному напрямку, де неможливий або небезпечний зустрічний роз'їзд транспортних засобів, регулювання руху необхідно здійснювати за допомогою двох регулювальників, або у винятковому випадку одного регулювальника, якщо на місце ДТП на той час прибув наряд з двох патрульних.

4. Конуси сигнальні виставляються для позначення траєкторії руху транспортних засобів, при об'їзді місця ДТП.

5. Конуси сигнальні виставляються по лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП (перешкоди), і повинна бути утворена не менше ніж трьома направляючими пристроями (конусами), при цьому довжина проекції лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП (перешкоди) на вісь дороги відгону визначається в залежності від установлених швидкостей руху транспортних засобів.

6. У продольному напрямку при об'їзді місця ДТП повинне виставлятися не менше трьох направляючих пристроїв (конусів), крайні з яких можуть з'єднуватися з відповідними крайніми направляючими пристроями лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП.

7. При організації руху транспортних засобів по смузі, призначеної для руху в зустрічному напрямку, для розподілу зустрічних потоків транспортних засобів і забезпечення безпечної траєкторії руху, використовуються направляючі пристрої (конуса).

8. Огороджувальна стрічка повинна використовуватися для огороження місця ДТП, що поширюється за границі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно зробити неможливим рух пішоходів на місці ДТП.

Найважливішим обов'язком патрульного, який першим прибув на місце пригоди, є забезпечення його охорони і життя заходів щодо збереження слідів та інших речовинних доказів.

Перша (домедична) допомога при ДТП

Найважливішим чинником збереження життя постраждалих та прискорення одужання в посттравматичному періоді є своєчасна і ефективна долікарська допомога на місці події.

Алгоритм дій надання першої допомоги при ДТП

1. Негайно визначити характер і джерело травми. Найбільш часті травми у разі ДТП – поєднання пошкоджень черепа, нижніх кінцівок і грудної клітки.

2. Витягти потерпілого з автомобіля або винести з кювету, оглянути його, звільнити від одягу, розстебнувши, розірвавши чи розрізавши його. При цьому треба володіти навичками вилучення постраждалого з автомобіля, щоб невмілими діями не заподіяти шкоду.

3. Надати першу допомогу відповідно до виявлених травмами.

4. Перенести постраждалого в безпечне місце, укрити від холоду, спеки чи дощу.

5. Викликати «Швидку допомогу».

6. Організувати транспортування потерпілого в лікувальну установу (якщо в цьому є необхідність).

Також потрібно врахувати, що в ряді випадків будь-яке транспортування потерпілого протипоказано (зупинка дихання та серцевої діяльності, сильна кровотеча, множинні травми), так як може бути небезпечною для життя.

Обсяг завдань для рятувальника.

На першому місці стоять загрози для життя стани:

- артеріальна кровотеча;
- порушення дихання;
- зупинка серцевої діяльності.
- Все інше (опіки, біль в області серця і т.д.) – потім.

Рятувальник повинен за 5-10 секунд визначити, які з трьох найважливіших станів є і діяти по порядку, починаючи з більш важливих і закінчуючи менш важливими заходами.

Зупинка зовнішньої артеріальної кровотечі.

Тобто, якщо є «відкритий кран» – артерія, з якої продовжується кровотеча, то його треба закрити, інакше всі інші заходи можуть не врятувати життя потерпілого. Головне при досягненні цієї мети – оперативність, тобто здатність знайти, дістати і накласти джгут за мінімальний час. Адже це не тільки час до зупинки кровотечі (визначає обсяг крововтрати), але і час до початку відновлення дихання і кровообігу, якщо в цьому є необхідність. Порушення функцій мозку є оборотним при відновленні кровообігу через 3-5 хвилин, тому часу на роздуми практично немає.

Відновлення дихання та серцевої діяльності.

Якщо потерпілий не приходить до тями, треба негайно визначити наявність і частоту дихання, а також частоту пульсу на сонній артерії.

Якщо потерпілий при ДТП без свідомості, дихання і серцебиття потрібно діяти швидко і чітко в наступній послідовності:

1. звільнення дихальних шляхів;

2. штучне дихання методом «рот в рот»;
3. зовнішній масаж серця;
4. відновлення свідомості.

Якщо потерпілий без свідомості, але дихає і пульс в межах норми, треба постаратися привести його до тями, давши понюхати нашатирний спирт.

Оцінка стану потерпілого для надання першої допомоги при ДТП

Якщо потерпілий був у непритомному стані відразу після травми, а потім прийшов до тями, то він сам або навколишні повинні повідомити про це. За тривалістю втрати свідомості судять про тяжкість травми. Стан оглушення визначають по мовному контакту з потерпілим.

- Стан ясний – коли є повний мовний контакт і потерпілий дає осмислені відповіді.
- Легке оглушення – коли відповіді уповільнені і спостерігається дезорієнтованість і сплутаність відповіді.
- Оглушення виражене – коли потерпілий дає односкладові та неадекватні відповіді: «так», «ні».

Вилучення потерпілого з автомобіля для надання першої допомоги при ДТП

Пам'ятаючи про те, що у потерпілого нерідко буває пошкоджена грудна клітка, переносити його треба вкрай обережно, здійснюючи тягу за пахові області. При цьому старатися не стискати грудну клітку, слідкувати за тим, щоб не заподіяти потерпілому болю та не погіршили його стан.

Транспортування потерпілого в залежності від виду травми і тяжкості стану

Основною вимогою до транспортування потерпілого в лікувальну установу є забезпечення спокою і достатніх зручностей. При транспортуванні необхідно враховувати стан здоров'я потерпілого. Якщо він задовільний – можна перевозити на попутному транспорті. Не кожен попутний транспорт, особливо вантажний, може бути використаний для цього, так як тряска і поштовхи можуть заподіяти додаткову травму і погіршити загальний стан.

- при черепно-мозковій травмі хворого транспортувати тільки автомобілем «швидкої допомоги» і в лежачому положенні. бажано навколо голови розмістити валик з рушника, згорнутого у вигляді бублика. потерпілому забороняється самостійно пересуватися.
- при травмі грудної клітки постраждалого транспортувати в напівсидячому положенні.
- при переломі ключиці – в сидячому положенні.
- при закритій травмі живота – в положенні лежачи на спині з холодом на животі.
- при травмі обличчя і щелеп – в положенні лежачи з поверненою на бік головою.
- при травмі поперекового відділу хребта – в положенні лежачи на животі на жорсткій основі.
- при закритій черепно-мозковій травмі – в положенні лежачи на спині з поверненою на бік головою. це попередить западання язика (запавший язик перекриє дихальні шляхи і викличе порушення дихання, аж до виникнення потреби в реанімаційних заходах) і в разі блювоти не дозволить блювотним масам, а також слині потрапити в дихальні шляхи, що також небезпечно для життя потерпілого.

- при травмі таза потерпілого слід транспортувати в положенні «жаби».

Якщо потерпілий у стані шоку і непритомності, його транспортують лежачи в положенні «складаного ножа» (ноги підняті, але не більше ніж на 15-20°)⁷⁰

5.5. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 124 КУпАП

У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

1) схема місця ДТП (додаток 7), яку підписують учасники ДТП та поліцейський;

- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

У випадках, коли внаслідок ДТП її учасникам заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчо-оперативна група для проведення слідчих дій на місці пригоди відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України.

Поліцейський в порядку звітування за результатами реагування на повідомлення про кримінальні та адміністративні правопорушення складає рапорт на керівника відповідного підрозділу поліції, який передається уповноваженій особі підрозділу поліції.

На місці ДТП за вимогою учасників ДТП їм надається можливість зробити фотографію схеми ДТП. У випадку відсутності технічної можливості копія схеми ДТП та фотографії з місця ДТП надаються за письмовою заявою в підрозділі поліції у разі, якщо матеріали не було надіслано за належністю.

На схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти:

- 1) ділянка дороги, на якій сталась ДТП;
- 2) сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- 3) транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїжджої частини та сталих орієнтирів;
- 4) сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїжджої частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- 5) інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїжджої частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту;
- 6) координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів;
- 7) ширина проїжджої частини разом з роздільними смугами;
- 8) ширина тротуарів, узбіччя;

⁷⁰ Бандурка О.М. Адміністративна діяльність. Частина особлива: підручник / за заг. ред. О.М. Бандурки. Харків: Еспада, 2000. 368. С. 98.

- 9) розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- 10) розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- 11) розташування дорожньої розмітки;
- 12) розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;

13) розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку на схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- 1) марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- 2) номерний знак транспортного засобу;
- 3) власник (співвласник) транспортного засобу;
- 4) серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою;

5) перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП;

- 6) вид пригоди;
- 7) кількість учасників ДТП;
- 8) порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;
- 9) результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення);
- 10) тип транспортного засобу.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

- 1) застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала);
- 2) користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;
- 3) не порушувати масштабу зображення;
- 4) деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;
- 5) використовувати винесення фрагментів за схему.

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції, на території обслуговування якого сталася пригода.

Уповноважена особа підрозділу поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен(на) в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду.

Якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди, поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу поліції, відповідальну за

розшук осіб, що зникли з місця ДТП. Остання зобов'язана вжити всіх можливих заходів для встановлення винуватців ДТП та обставин її вчинення в найкоротший строк, але не більше двох місяців.

Розшук осіб, що зникли з місця ДТП, здійснюється шляхом використання баз (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС, відкритих джерел інформації, надсилання запитів про отримання необхідних фото- та/або відеофіксацій відповідної пригоди, виклику осіб для прибуття до підрозділу або відвідування їх за місцем проживання (перебування), роботи.

При встановленні транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводиться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП та фотофіксація.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю.

5.6. Діяльність підрозділів Національної поліції України та інших уповноважених органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням

На думку вчених, особливості запобігання автотранспортним правопорушенням пов'язані з необхідністю комплексного впливу на всі елементи системи «людина – автомобіль – дорога». Тому поряд із заходами, що забезпечують дотримання водіями норм безпеки (підбір, навчання, виховання, контроль), важливими є заходи, що забезпечують безпечний рух інших його учасників, зокрема пішоходів, а також заходи, що попереджують та усувають умови виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів ⁷¹.

До спеціальних заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням та злочинам належать: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення порушень незлочинного характеру, які можуть перерости в автотранспортні злочини; виховний та правовий вплив на порушників; виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють виникненню аварійної обстановки (стан доріг, транспортних засобів, водіїв); виявлення та усунення за матеріалами кримінальних справ причин і умов конкретних правопорушень; проведення правової і виховної роботи з водіями, які обслуговують населення ⁷².

Нині головним суб'єктом спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням і злочинам виступають підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення.

Відповідно до статті 52 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль).

⁷¹ Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джу́жа, В. В. Васи́левич та ін. ; за заг. ред. О. М. Джу́жі. Київ: Нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с. С. 414.

⁷² Мойсюк О.М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 1999.

Відповідно до статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року, поліція відповідно до покладених на неї завдань:

- регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

- видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху.

До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

- погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

- видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, дотриманням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

- Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

Отже, діяльність органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відіграє важливу роль, оскільки саме на них покладаються

обов'язки щодо попередження, запобігання та оформлення дорожньо-транспортних пригод.

Висновки

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України.

В Україні підрозділи Національної поліції регулюють дорожній рух та здійснюють контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі. Поліцейські вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю.

Досвід таких країн як Німеччина, Японія, США, Великобританія свідчить про високий рівень нормативного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, якісну та зладжену роботу підрозділів поліції з профілактики, попередження та припинення правопорушень на дорозі, а також про високу правову свідомість та правову культуру власне самих громадян у дотриманні правил дорожнього руху та безпечному поведінню на дорозі.

Запровадження позитивного досвіду зарубіжних країн в діяльність підрозділів Національної поліції України дозволить подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, вдосконалити нормативно-правове регулювання безпекою дорожнього руху, підвищити рівень дорожньої дисципліни і водійської майстерності та координацію заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху.

На сьогоднішній день необхідно максимально розширити межі співпраці з міжнародними товариствами та запозичувати зарубіжний досвід з урахуванням чинного національного законодавства для забезпечення безпеки дорожнього руху.

У дослідженні вирішено наукове завдання, що полягає в розробці проблеми застосування адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху підрозділами патрульної поліції на основі аналізу чинного міжнародного та національного законодавства, практики його застосування, а також теоретичного осмислення наукових праць із різних галузей знань. При цьому зроблено такі висновки:

Дорожній рух, як об'єкт соціального управління, – це система елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища і можливостей людини, а також процес, який регулює динамічні зв'язки у тріаді «людина – транспортний засіб – дорога».

Під безпекою дорожнього руху необхідно розуміти систему суспільних відносин, урегульованих правовими та технічно-юридичними нормами, що склалася в зв'язку з діяльністю державних органів і громадських організацій щодо попередження, припинення та ліквідації негативного впливу транспортних засобів, як джерела підвищеної небезпеки, на особисту безпеку учасників дорожнього руху.

Діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху – це система дій, спрямованих на забезпечення безпечного переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які загрожують учасникам дорожнього руху.

Структурно-функціональна побудова системи управління забезпеченням безпеки дорожнього руху на сьогодні недостатньо ефективна, що свідчить про необхідність нагального реформування її системи та структури, а також перегляду її основних завдань і функцій з метою підвищення ефективності державного управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху – це сукупність прийомів і способів, за допомогою яких поліція впливає на суспільні відносини у зазначеній сфері з метою забезпечення нормального функціонування автотранспорту, формування в учасників дорожнього руху звички добровільно виконувати вимоги правових норм, попередження та припинення порушень загальнообов'язкових правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху, притягнення винних до відповідальності.

До основних адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести такі: 1) загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) засоби переконання, позитивного стимулювання чи заохочувальні засоби, що сприяють підвищенню творчої активності учасників суспільних відносин у сфері дорожнього руху; 3) засоби адміністративного примусу, що застосовуються з метою попередження, припинення правопорушень, забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки та притягнення порушників до відповідальності.

Загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це приписи правових і техніко-юридичних норм, що встановлюються та охороняються державою для закріплення та регулювання суспільних відносин, які виникають у сфері дорожнього руху, з метою забезпечення його високої ефективності та безпеки. Такі правила можуть бути класифіковані за декількома критеріями: 1) за предметом регулювання; 2) за суб'єктами, що їх встановлюють; 3) за юридичним змістом приписів; 4) за юридичним характером приписів; 5) за сферою дії у часі, просторі та за колом осіб.

Засоби переконання, що застосовуються патрульною поліцією з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, – це комплекс виховних, роз'яснювальних і заохочувальних заходів правового та неправового характеру, що виражаються в моральному, психологічному чи матеріальному впливі на учасників дорожнього руху з метою формування в них розуміння необхідності добровільного та сумлінного дотримання вимог правових норм і стандартів, що діють у цій сфері, виховання в них внутрішньої потреби та стійкої звички до правомірної поведінки, чи з метою їх залучення до забезпечення безпеки на автошляхах. До найбільш поширених форм переконання, які застосовуються патрульною поліцією з метою забезпечення безпеки на автошляхах, можна віднести: 1) організацію заходів, спрямованих на вирішення конкретних завдань (облік, контроль, прийняття необхідних документів тощо); 2) правову пропаганду, агітацію, роз'яснювальну роботу щодо основних завдань і напрямів діяльності патрульної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) правове виховання населення з питань належної поведінки на автошляхах; 4) інформування населення про стан справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) організаційно-масову роботу; 6) прийом громадян і бесіди з ними; 7) заохочення громадян, які активно сприяють реалізації завдань і функцій міліції у сфері дорожнього руху; 8) особистий приклад; 9) критику роботи та поведінки окремих осіб, підприємств, установ й організацій, які порушують загальнообов'язкові правила та стандарти у сфері дорожнього руху або перешкоджають діяльності патрульної поліції; 10) стимулювання громадської ініціативи щодо надання допомоги в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Адміністративний примус, який застосовується патрульною поліцією у сфері дорожнього руху, характеризується такими особливостями: 1) він застосовується лише на базі переконання, що свідчить про його допоміжне значення; 2) він є одним із різновидів державного примусу поряд з кримінальним, цивільно-правовим і дисциплінарним; 3) він застосовується виключно з правоохоронною метою; 4) його застосування всебічно регулюються адміністративно-правовими нормами; 5) він має офіційний характер; 6) множинність об'єктів, до яких можливе його застосування; 7) він може мати різноманітні форми свого вираження; 8) він застосовується саме в примусовому порядку, тобто незалежно від волі та бажання суб'єкта.

Засоби адміністративного примусу, що застосовуються патрульною поліцією з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, – це прямо закріплені адміністративно-правовими нормами засоби впливу фізичного, морального, майнового, особистісного, організаційно-правового чи іншого характеру, що

застосовуються працівниками патрульної поліції з метою охорони суспільних відносин, які виникають у сфері дорожнього руху, забезпечення особистої безпеки громадян і громадської безпеки шляхом попередження та припинення порушень ПДР, а також застосування адміністративних стягнень за їх учинення.

Адміністративно-попереджувальні засоби, що застосовуються патрульною поліцією з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, – це передбачені адміністративно-правовими нормами засоби впливу фізичного, морального, майнового, особистісного, організаційного та іншого характеру, що застосовуються працівниками патрульної поліції в примусовому порядку з метою виявлення та попередження порушень правил, норм і стандартів, чинних у сфері дорожнього руху, а також запобігання іншим шкідливим для безпеки дорожнього руху наслідкам.

Засоби адміністративного припинення, що застосовуються патрульною поліцією з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, – це передбачені адміністративно-правовими нормами засоби впливу фізичного, морального, майнового, особистісного, організаційного та іншого характеру, що застосовуються працівниками патрульної поліції в разі порушення правил, норм і стандартів, що діють у сфері дорожнього руху, вчинення правопорушення, виникнення обґрунтованої підозри в його вчиненні чи створення протиправної ситуації з метою примусового припинення протиправних діянь, попередження вчинення нових правопорушень, створення умов для подальшого притягнення винних до відповідальності, усунення шкідливих наслідків правопорушення, а також відновлення попереднього, правомірного стану.

Під адміністративним проступком у сфері дорожнього руху необхідно розуміти суспільно шкідливу, протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, що посягає на здоров'я та безпеку громадян, збереження транспортних засобів, шляхів і шляхових споруд, безпеку дорожнього руху, встановлений порядок діяльності державних органів і установ у даній сфері, за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Адміністративну відповідальність у сфері дорожнього руху можна визначити як відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення ПДР, експлуатації транспорту і шляхів, що виражається в застосуванні до винних осіб встановлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права.

До основних недоліків діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) відсутність єдиного державного органу управління цією сферою, який би формував та проводив єдину державну політику, а також був відповідальний за кінцевий результат своєї діяльності – стан аварійності на автошляхах; 2) неефективність нормативно-правового регулювання, зокрема відсутність нормативно визначеного порядку обліку ДТП; 3) незадовільний рівень профілактичної та освітньої діяльності в сфері забезпечення безпеки на автошляхах; 4) низький рівень науково-дослідних розробок у сфері дорожнього руху; 5) невідповідність законодавства про адміністративну відповідальність за проступки в сфері дорожнього руху сучасному стану безпеки на автошляхах.

З метою усунення зазначених недоліків доцільно: 1) створити єдиний державний координуючий орган у сфері дорожнього руху, наприклад, Державну агенцію з безпеки дорожнього руху, повноваження якого мали б бути спрямовані на узгодження та стабілізацію діяльності всіх суб'єктів, залучених до забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) привести систему нормативно-правових актів щодо безпеки дорожнього руху у відповідність із міжнародними стандартами; 3) кодифікувати всі нормативно-правові акти в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху й на цій основі прийняти єдиний нормативний документ – Дорожній кодекс України, що має бути спрямований на всебічне та збалансоване регулювання діяльності всіх суб'єктів, залучених до аналізованої сфери; 4) активізувати профілактичну та освітню діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) організувати проведення науково-дослідних робіт з метою формування інформаційної науково-технічної та нормативно-правової бази в сфері

дорожнього руху; 6) налагодити співпрацю органів поліції з органами місцевого самоврядування, спрямованої на зменшення кількості ДТП і зниження тяжкості їх наслідків;

З метою удосконалення інституту адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері дорожнього руху доцільно здійснити такі кроки.

По-перше, посилити адміністративну відповідальність за порушення ПДР: 1) внести зміни до ст. 130 КУпАП, збільшивши термін, на який особу може бути позбавлено спеціального права, до 5 років;

2) посилити відповідальність за правопорушення, передбачені ст. ст. 121, 121¹, 121², 122, 122⁴, 123, 126, 129 та 130 КУпАП.

Окрім цього вбачається за доцільне внести зміни: 1) до ст. 122² КУпАП, передбачивши в ній відповідальність за *відмову водія вийти з транспортного засобу чи опустити бокове скло, а також блокування в транспортному засобі*; 2) до ст. 121², передбачивши в ній відповідальність за *виїзд на лінію транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, без кондуктора*; 3) до глави 10 КУпАП доповнивши її ст. 125¹, в якій передбачити адміністративну відповідальність за неправомірне розблокування транспортних засобів і пошкодження пристроїв для блокування транспортних засобів; 4) до Постанови КМ України № 1103 та спільного Наказу МВС України та МОЗ України № 400/666, з метою поширення сфери їх дії на всіх учасників дорожнього руху.

По-третє, надзвичайно актуальним є і питання збільшення (подовження) строків давності притягнення до адміністративної відповідальності за окремими видами правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції суду, в першу чергу за ст. 130 КУпАП, з трьох до шести місяців шляхом внесення відповідних змін до ст. 38 КУпАП.

Список використаних та рекомендованих джерел

Нормативно-правові акти

1. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 21.02.2019. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
3. Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 18.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
5. Кримінальний кодекс України: Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 26.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
6. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 06.02.2019. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
7. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877. URL: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=248607704>.
8. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції: наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 73 (зі змінами у ред. наказу Національної поліції від 31 жовт. 2016 р. № 1114). URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normatyvno-pravova-baza-diyalnosti-patrulnoyi-politsiyi>.
9. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.
10. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15>.
11. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України: затв. наказом Національної поліції України 27.11.2015 р. № 123.
12. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 28.10.2015 р. № 878. Дата оновлення: 02.09.2017. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-%D0%BF/paran10#n10>.
13. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22.06.2000 р. Дата оновлення: 01.01.2016. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1835-14>.
14. Про Національну поліцію: Закон України: наук.-практ. комент. / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ ; за заг. ред. д-ра юрид. наук, доц. В.В. Сокурєнка; О.І. Безпалова, К.Ю. Мельник, О.О. Юхно та ін. Харків, 2016. 408 с.
15. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14

червня 2017 № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>

- 16.Резолюції Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14.04.2004 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».
- 17.Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010 р.
- 18.Про доступ до публічної інформації: Закон України 13.01.2011 р.
- 19.Про безоплатну правову допомогу: Закон України від 02.06.2011 р.
- 20.Про запобігання корупції: Закон України від 14.10.2014 р.
- 21.Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р.
- 22.Про Правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306.
- 23.Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1086.
- 24.Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102.
- 25.Порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1103.
- 26.Про затвердження Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги про випадки затримання, адміністративного арешту або застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2011 р. № 1363.
- 27.Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877.
- 28.Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 878.
- 29.Кодекс поведінки посадових осіб у підтриманні правопорядку. Прийнято резолюцією 34/169 Генеральної Асамблеї ООН від 17.12.1979 р.
- 30.Конвенція проти тортур та інших жорстоких, нелюдських чи принижуючих гідність видів поводження та покарання: резолюція Генеральної асамблеї ООН від 10.12.1984 р.
- 31.Європейська конвенція про запобігання катуванням чи нелюдському або такому, що принижує гідність, поводженню чи покаранню: прийнята Радою Європи 28.11.1987 р.
- 32.Європейська конвенція про захист прав і основних свобод людини: прийнята Радою Європи 28.11.1987 р.
- 33.Декларація про поліцію: резолюція Парламентської асамблеї Ради Європи № 690 (1979) від 08.05.1979 р.
- 34.Європейський кодекс поліцейської етики: рекомендація Rec. (2001) 10 прийнята Комітетом міністрів Ради Європи 19.09.2001 р.
- 35.Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1376.
- 36.Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші

події: Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1377.

37. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395.
38. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735 .
39. Про затвердження Інструкції з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень: Наказ МВС України від 04.07.2016 р. № 595.
40. Про затвердження Інструкції з організації діяльності чергової служби органів (підрозділів) Національної поліції України: Наказ МВС України від 23.05.2017 р. № 440.
41. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: Наказ МВС України від 16.02.2018 р. № 111.

Додаткові джерела

- 42.Адміністративна діяльність Національної поліції: навч. посіб. / О. М. Калюк , С. Ф. Константинов, В. А. Куліков та ін.; за заг. ред. В. А. Кулікова. К.: «Освіта України», 2016. 230 с.
- 43.Алфьорова Т. М. Забезпечення прав і свобод людини в адміністративно-юрисдикційній діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Держ. ВНЗ «Запоріж. нац. ун-т» М-ва освіти і науки України. Запоріжжя, 2014. 18 с.
- 44.Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 15 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг: Донецький юрид. ін-т МВС України. 2017. 291 с.
- 45.Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 22 листоп. 2016 р.). Кривий Ріг, 2017. 293 с.
- 46.Бойко Д. Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2015. 20 с.
- 47.Будник С. І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2013. 20 с.
- 48.Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Сасенко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. / МВС України. ЛДУВС. Луганськ: РВВ ЛДУВС, 2011. 271 с.
- 49.Введенська В. Адміністративно-правове регулювання застосування європротоколу в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2012. № 2. С. 50–53.
- 50.Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с.
- 51.Галабурда Н. Особливості процесуального порядку застосування тимчасового затримання транспортних засобів. *Підприємництво, господарство і право*. 2010. № 4. С. 30–33.
- 52.Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: автореф. дис... канд. юрид. наук; Національна академія держ. податкової служби України. Ірпінь, 2004. 18 с.
- 53.Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: дис... канд. юрид. наук; Національна академія держ. податкової служби України. Ірпінь, 2004. 208 с.
- 54.Головко В. А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики: автореф.дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.07 / НАВС. К., 2011. 20 с.
- 55.Головко В. А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики: дис. ... канд. юрид. наук ; Донец. юрид. ін-т Луган. держ. ун-ту внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка. Донецьк, 2011. 222 с.

56. Гуржій Т.О. Актуальні проблеми нормативної регламентації порядку використання спеціальних світлових та звукових сигналів автотранспортних засобів. *Науковий вісник КНУВС*. К., 2006. Вип. 5. Ст. 56-63.
57. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ : Б.в., 2011. 40 с.
58. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук; Національний ун-т внутрішніх справ. Харків, 2002. 19 с.
59. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук; Національний ун-т внутрішніх справ. Харків, 2002. 185 с.
60. Гусаров С. М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук; Інститут законодавства Верховної Ради України. Київ, 2009. 40 с.
61. Гусаров С. М., Колчинський Ю. І. Культурний водій? Фантастика!. Харків: Светофор, 2008. 147 с.
62. Довідник працівника Державної автомобільної інспекції України / Національна академія внутрішніх справ України / за ред. В.О. Жука. К.: Аванпост-прім, 2004. 336 с.
63. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпропетровськ: Б.в., 2012. 40 с.
64. Дудник О. В. Діяльність Державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Міжрегіон. акад. упр. персоналом. Київ, 2014. 21 с.
65. Єгупенко В.В. Заходи запобігання та припинення адміністративних правопорушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України: Автореф. дис. .. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Х., 2002. 20 с.
66. Інформація з офіційного сайту МВС України. URL: <http://www.mvsinfo.gov.ua/ua/news/>.
67. Інформація з офіційного сайту МВС України. URL: http://www.mvsinfo.gov.ua/ua/news/1804_vropeyskiy_riven_kulturi_ta_bezpeki_na_dorogah_ce_nasampered_samodisciplina_Arsen_Avakov.
68. Інформація з офіційного сайту Управління безпеки дорожнього руху URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/admpractice/11.htm>.
69. Карась О. В. Адміністративно-правовий режим реєстрації транспортних засобів як чинник протидії їх незаконному обігу: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Одес. держ. ун-т внутр. справ. Одеса, 2010. 20 с.
70. Колпаков В.К., Доненко В.В. Керування транспортними засобами у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: Монографія. Д.: Юрид.акад., 2003. 196 с.
71. Комісаров С. А. Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя: Б.в., 2011. 20 с.

72. Кутерга М. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2016. 20 с.
73. Лазаренко М. В. Функции центра безопасности дорожного движения и автоматизированных систем Государственной автомобильной инспекции МВД Украины. Закон и жизнь. Кишинев. 2014. № 7/3 (271). С. 60–62. (Молдавия).
74. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус спеціальних технічних засобів, які фіксують порушення правил дорожнього руху. Журнал східноєвропейського права. 2014. № 4. С. 68–71.
75. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем. Інформація і право. 2014. № 2 (11). С. 48–51.
76. Лазаренко М. В. Адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. Митна справа. 2014. № 3 (93). Ч. 2. С. 145–150.
77. Лазаренко М. В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем. Актуальні проблеми держави і права. 2014. № 73. С. 81–84.
78. Лазаренко М. В. Совершенствование административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в автоматическом режиме. Право и Закон. 2017. № 3. С. 107–112. (Киргизия).
79. Лазаренко М. В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Науковий вісник публічного та приватного права. 2016. Вип. № 2. Т. 3. С. 209–215.
80. Лозовий В. М. Правове регулювання інформаційного забезпечення діяльності державної автомобільної інспекції МВС України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Лозовий В. М. К.: Держ. наук.-досл. ін-т МВС України., 2011. 237 с.
81. Марценишин Ю. І. Адміністративний нагляд Державної автомобільної інспекції МВС України за перевезенням небезпечних вантажів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2015. 19 с.
82. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Б.в., 2011. 18 с.
83. Нагляд за станом доріг: підручник. / МВС України. Департамент державної автомобільної інспекції. Донецький юрид. ін-т. ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка; Веселов В. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В. та ін. Донецьк, 2010. 407 с.
84. Петренко О. С. Забезпечення безпеки дорожнього руху та громадської безпеки підрозділами ДАІ МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Міжрегіон. акад. упр. персоналом. Київ, 2014. 21 с.
85. Піддубна А. В. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на пасажирському автотранспорті: автореф. дис ... канд. юрид. наук. Харків, 2015. 16 с.
86. Причини та профілактика дорожньо-транспортних пригод. URL: <http://ncpn.net.ua/dtp2.html>

87. Реєстраційно-екзаменаційна діяльність державної автомобільної інспекції МВС України: підручник / КНУВС. ДЮІ. ЛДУВС ім. Е.О.Дідоренка, ДДАІ МВС України; Лозовий В.М., В.І.Олефір, І.В.Мельник та ін. К.: КНТ, 2010. 279 с.
88. Сахно А. П. Забезпечення законності і дисципліни в діяльності підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС України: дис. ... канд. юрид. наук; Донец. юрид. ін-т. Донецьк, 2011. 260 с.
89. Собакар А. Правові та організаційні проблеми забезпечення безпечного стану дорожніх умов в Україні. *Вісник Академії управління МВС*. К., 2010. № 2 (14). С. 37-46.
90. Сопільник Л. І. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Харків: Золота миля, 2012. 337 с.
91. Сопільник Л. І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху: монографія. Львів: вид. ДУ «Львівська політехніка», 2012. 381 с.
92. Сопільник Л. І., Новіков В. В. Організація дорожнього руху в Україні. Львів: вид. Львів. ун-ту бізнесу та права, 2010. 255 с.
93. Сюрвачик В. Г. Актуальні питання реформування національної поліції України щодо запобігання автотранспортним злочинам. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 15 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг: Донецький юрид. ін-т МВС України. 2017. 291 с. С. 224–228.
94. Статистика аварійності в Україні за 2015 рік. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
95. Статистика ДТП за 10 місяців 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
96. Червінчук А. В. Рішення, дії та бездіяльність ДАІ в адміністративно-деліктному провадженні та їх оскарження: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Держ. ВНЗ «Запоріж. нац. ун-т» М-ва освіти і науки України. Запоріжжя, 2014. 17 с.
97. Я – водій: навч.-метод. посіб. / В. Г. Бабенко [та ін.]. Харків: «Світлофор», 1996. 168 с.
98. Я – водій: навч.-метод. посіб. / С. Г. Коломієць [та ін.]. – 10. вид., розширене. Харків: «Світлофор», 2006. 80с.
99. Як підвищити безпеку на українських дорогах (29.12.2015). URL: <http://ua.racurs.ua/1051-yak-pidvyschyty-bezpeku-na-ukrayinskyh-dorogah>.

[illegible]

Навчально-методичне видання

*Варивода Василь Іванович
Євдокимов Дмитро Андрійович
Сюравчик Валерій Григорович
Жук Олена Миколаївна
Риндюк Інна Іванівна*

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ**

Методичні рекомендації

*Комп'ютерний набір, верстка та редагування:
В.В. Варивода, В. Г. Сюравчик*

Підписано до друку 30.01.2020. Формат 60х84/16. Папір офсетний.
Ум. друк. арк. 6,39. Тираж 100 прим.

Виготовлювач: ФОП Поліщук О.В.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №2142 від 31.03.2005
07400, м. Бровари, вул. Незалежності, 2, кв. 148
тел. (044) 592-13-49