

Міністерство внутрішніх справ України
ДНПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**В. В. Гаркуша,
Р. Ю. Молчанов,
М. О. Шевяков**

**ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ
МАТЕРІАЛІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ
ПРАВOPOPУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Навчальний посібник

Дніпро
2021

УДК 342.951

Г 20

*Рекомендовано науково-методичною радою
Дніпропетровського державного університету
внутрішніх справ (протокол № 7 від 22.03.2021)*

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Легеза Є. О., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів;

Коптєв А. М., доктор філософії, майор поліції, начальник сектору превенції Інгулецького відділення поліції Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області.

Гаркуша В. В., Молчанов Р. Ю., Шевяков М. О.

Г 20 Діяльність поліції щодо оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : навч. посібник / В. В. Гаркуша, Р. Ю. Молчанов, М. О. Шевяков. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2021. 120 с.

ISBN 978-617-8032-18-0

У навчальному посібнику з урахуванням змін і доповнень до чинного законодавства розглянуто питання діяльності поліції під час здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Для курсантів, слухачів вищих навчальних закладів зі специфічними умовами навчання, які здійснюють підготовку поліцейських та практичних працівників Національної поліції.

ISBN 978-617-8032-18-0

© Автори, 2021
© ДДУВС, 2021

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень.....	4
ВСТУП	5
1. ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	7
1.1. Поняття безпеки дорожнього руху та контроль поліції за дотриманням нормативів у цій сфері	7
1.2. Поняття та функції адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху	17
1.3. Особливості законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	25
Питання для самоконтролю.....	30
2. ЗМІСТ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	31
2.1. Компетенція поліції щодо оформлення адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху	31
2.2. Форми та методи діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	44
2.3. Процесуальні документи, які складають працівники поліції під час оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху	48
Питання для самоконтролю.....	58
3. СКЛАД ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ ЩОДО ОКРЕМИХ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	59
3.1. Загальна характеристика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху	59
3.2. Склад та характеристика окремих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	63
3.3. Особливості провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху	97
Судова практика провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху	110
Питання для самоконтролю.....	113
Список використаних джерел	114

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АБД – автоматизована база даних

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

НП – Національна поліція

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

КК України – Кримінальний кодекс України

МВС – Міністерство внутрішніх справ

МОЗ – Міністерство охорони здоров'я

ПДР – Правила дорожнього руху

ТЗ – транспортний засіб

ВСТУП

Утворення Національної поліції як центрального органу виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки й порядку, є свідченням якісної перебудови правоохоронної системи нашої держави. Ключову роль у діяльності Національної поліції відіграє патрульна поліція як перша компетентна ланка співпраці з населенням, оскільки саме на патрульну поліцію покладені обов'язки первинного реагування на заяви й повідомлення про правопорушення та злочини, зокрема правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом із цим саме адміністративно-деліктні правовідносини, у межах яких громадян притягають до адміністративної відповідальності, залишаються однією з найбільш конфліктних сфер взаємовідносин представників Національної поліції й суспільства.

Патрульна поліція та поліція превентивної діяльності виконують функції забезпечення як публічної безпеки й порядку, так і безпеки дорожнього руху. Остання становить особливий інтерес, оскільки з переходом цієї функції від Державної автомобільної інспекції до патрульної поліції НП змінилися форми й методи забезпечення безпеки дорожнього руху. Скасовано таку форму, як прихований нагляд за безпекою дорожнього руху, наряди патрульної поліції не розміщуються тільки в одному зручному для них місці на дорозі, а постійно патрулюють вулично-дорожню мережу на службових автомобілях з увімкненою світловою сигналізацією, зупинку транспортних засобів здійснюють тільки на підставах, передбачених Законом України «Про Національну поліцію». Змінився й порядок здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху: більшість правопорушень розглядають у спрощеному порядку з винесенням електронної постанови та можливістю оплатити штраф на місці вчинення правопорушення, введено автоматичну фіксацію правопорушень тощо.

За даними Національної поліції України, у 2020 році в Україні сталося понад 168 107 ДТП, що на 4,6 % більше за аналогічний період 2019 року, із них близько 26 140 – із постраждалими, що на 0,3 % більше аналогічного періоду минулого року. У них травмовано 31 974 особи, загинула 3 541 особа, що на 2,5 % більше аналогічного періоду ми-

нулого року¹.

Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод – це зіткнення, наїзди, перекидання. У трійці основних причин – порушення правил маневрування, перевищення швидкості, недотримання безпечної дистанції.

У більше ніж 3,3 тис. ДТП, що сталися за участю дітей до 18 років, отримала травми різного ступеня тяжкості 3 681 дитина, 156 – загинули².

Статистичні дані ДТП свідчать, що забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає чіткої та злагодженої роботи всіх його суб'єктів, і в першу чергу Національної поліції. Одним із важливих напрямів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є адміністративно-юрисдикційна діяльність, тому в посібнику розкрито зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в типових ситуаціях під час оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення.

Посібник допоможе курсантам та слухачам поглибити знання та сформувати необхідні навички під час освоєння навчальної дисципліни «Безпека дорожнього руху», а також тем дисциплін «Адміністративна діяльність Національної поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції».

¹Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.12.2020. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

²Статистика ДТП за 11 місяців 2020 року. URL: <https://medtransvp.com.ua>.

1. ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Поняття безпеки дорожнього руху та контроль поліції за дотриманням нормативів у цій сфері

Важливою складовою економічного зростання будь-якої країни світу є свобода переміщення товарів та людей. Ключову роль у цьому відіграє саме автомобільний транспорт, який завдяки своїй мобільності дозволяє здійснювати переміщення як товарів, так і людей із пункту відправлення безпосередньо до пункту призначення. Водночас транспортні засоби виступають джерелами підвищеної небезпеки. Щорічно на дорогах України гине від 3 до 4 тис. людей, що вимагає перегляду та вдосконалення роботи всіх суб'єктів дорожнього руху, і в першу чергу Національної поліції.

Найбільш поширеними причинами ДТП є порушення Правил дорожнього руху, зокрема: перевищення безпечної швидкості руху транспортних засобів; порушення правил маневрування; керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; порушення правил проїзду перехресть; перехід пішоходами у невстановленому місці; порушення правил проїзду пішохідних переходів; виїзд на смугу зустрічного руху; неочікуваний вихід пішохода на проїзну частину та інші порушення. До основних видів ДТП, які спричиняють такі порушення Правил дорожнього руху, належать: зіткнення, перекидання, наїзд на ТЗ, що стоїть, наїзд на перешкоду, наїзд на пішохода, наїзд на велосипедиста та ін.

Як бачимо, винними в ДТП є не тільки водії транспортних засобів. Левова частка дорожніх аварій трапляється також із вини інших учасників дорожнього руху, зокрема пішохідів. Основними порушеннями Правил дорожнього руху пішоходами, які стають причинами ДТП, є перехід проїзної частини дороги в невстановленому місці, раптовий вихід на проїзну частину в умовах обмеженої або недостатньої видимості, перебування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. До інших причин ДТП слід віднести незадовільний стан доріг, вулиць, порушення Правил дорожнього руху водіями ліцензійного транспорту.

З'ясуємо, що слід розуміти під поняттям безпеки дорожнього руху та суб'єктів, на яких покладено обов'язок щодо її забезпечення.

Отже, під поняттям **безпека дорожнього руху** прийнято розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажирів чи погоничі тварин, за якого вони захищені від ДТП та їх наслідків.

Розглянемо складові цього поняття. Завдання нормативного забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у створенні певних правил для всіх його учасників, посадових осіб, відповідальних за безпеку дорожнього руху, а також для тих, хто здійснює контроль за дотриманням відповідних правил.

Сьогодні в Україні сформована нормативна база, що регулює діяльність підприємств та організацій автомобільного транспорту у сфері безпеки дорожнього руху. Вона складає різноманітні нормативні акти, які за своєю сутністю є формою вираження норм права й правил поведінки людей у цій сфері.

Основу автотранспортного законодавства України у сфері дорожнього руху становить Конституція України, що є підставою для формування й застосування різних актів транспортного законодавства, а саме: ратифікованих міжнародних договорів у галузі автомобільного транспорту, законів України, підзаконних нормативних актів, договорів тощо.

Законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна класифікувати таким чином:

1. МІЖНАРОДНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ:

- Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року);
- Конвенція про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 року);
- Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкриту для підписання у Відні (Женева, 1 травня 1971 року);
- Резолюція 60/5, прийнята Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй, «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 26.10.2005.

2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ УКРАЇНИ:

2.1. ЗАКОНИ УКРАЇНИ:

- Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28.06.96;
- Закон України від 02.07.2015 «Про Національну поліцію»;
- Закон України від 30.06.93 «Про дорожній рух»;

- Закон України від 06.04.2000 «Про перевезення небезпечних вантажів»;
- Закон України від 05.04.2001 «Про автомобільний транспорт»;
- Закон України від 01.07.2004 «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;
- Закон України від 08.09.2005 «Про автомобільні дороги»;
- Закон України від 24.09.2008 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

2.2. КОДЕКСИ:

- Кодекс України про адміністративні правопорушення;
- Кримінальний кодекс України;
- Кодекс адміністративного судочинства.

2.3. УКАЗИ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ:

- Указ Президента України від 18.02.2002 № 143/2002 «Про заходи щодо дальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян»;
- Указ Президента України від 20.05.2004 № 570 «Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом»;
- Указ Президента України від 20.11.2007 № 1121 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху»;
- Указ Президента України від 17.06.2008 № 556 «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам».

2.4. ПОСТАНОВИ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ:

- Постанова Кабінету Міністрів України від 31.01.92 № 47 «Про затвердження зразків свідоцтва про реєстрацію машини, талона тимчасового обліку машини, свідоцтва про реєстрацію великовантажного транспортного засобу або іншого технологічного транспортного засобу, технічного талона транспортного засобу Збройних Сил України та технічного талона транспортного засобу Національної гвардії України, Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту України, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту України»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.93 № 340 «Про затвердження положення про порядок видачі посвідчень водія і допуску громадян до керування транспортними засобами»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.93 № 1053 «Про

затвердження переліку статистичних показників і порядку обліку звітності щодо питань безпеки дорожнього руху»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.94 № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.97 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.98 № 1388 «Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на базі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2000 № 1081 «Про запровадження номерних знаків транспортних засобів, що виготовляються за індивідуальними замовленнями їх власників»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про правила дорожнього руху»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 № 424 «Про деякі питання обліку дорожньо-транспортних пригод»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 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»;

– Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія».

2.5. ДЕРЖАВНІ НОРМИ ТА СТАНДАРТИ УКРАЇНИ (ДСТУ, ДБН):

- ДСТУ 2587-94 Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування;
- ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану;
- ДСТУ 4092-02 Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки;
- ДСТУ 4278:2004 Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування;
- ДСТУ 4123-06 Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах;
- ДСТУ 4100-14 Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування;
- СОУ (Стандарт Організації України) 45.2-00018112-007:2008 Порядок визначення ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування (чинний від 01.01.2008; URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=46158);
- ДБН В.2.3-5-2018 Вулиці та дороги населених пунктів.

2.6. ПІДЗАКОННІ АКТИ (НАКАЗИ МІНІСТЕРСТВ ТА ВІДОМСТВ)

Накази МВС України охоплюють такі питання сфери забезпечення безпеки дорожнього руху:

1. Науково-технічне забезпечення безпеки дорожнього руху.
2. Упровадження передових технологій та новітніх технічних засобів, комплексів і систем організації дорожнього руху.
3. Система медичної підготовки водіїв та медичної допомоги постраждалим унаслідок ДТП.
4. Організація участі поліції в забезпеченні правопорядку, охороні прав громадян та боротьбі зі злочинністю.
5. Організація службової діяльності, професійної підготовки, забезпечення дисципліни та законності в діяльності поліції.
6. Організація роботи патрульної поліції щодо контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху.
7. Удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.
8. Розшукова діяльність поліції.
9. Оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод.

10. Реєстраційно-екзаменаційна діяльність МВС України.

12. Організація дорожнього руху та нагляд за станом доріг підрозділами патрульної поліції.

13. Інші нормативно-правові питання, які регламентують діяльність підрозділів патрульної поліції.

До основних наказів МВС України, які регламентують діяльність поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, слід віднести:

– Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС від 07.11.2015 № 1395;

– 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 та МОЗ від 09.11.2015 № 1452/735;

– Про затвердження Порядку розгляду звернень та організації проведення особистого прийому громадян в органах та підрозділах Національної поліції України: наказ МВС від 15.11.2017 № 930;

– 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 від 27.04.2020 № 357;

– Про затвердження Порядку ведення єдиного обліку в органах (підрозділах) поліції заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події: наказ МВС України від 08.02.2019 № 100;

– Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України»: наказ МВС від 15.07.2020 № 533.

Основним законодавчим нормативно-правовим актом, що регулює суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, є Закон України «Про дорожній рух». Цей Закон визначає: права, обов'язки й відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності й господарювання; вимоги до автомобільних доріг і вулиць, транспортних засобів; планування та фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони навколишнього природного середовища, контролю у сфері безпеки дорожнього руху

тощо. Закон також закріплює загальні засади відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух, надає визначення різного роду дорожнім покриттям, установлює правила їх використання та ремонту, визначає підстави для допуску транспортних засобів до участі в дорожньому русі, затверджує основні вимоги щодо їх переобладнання й технічного стану, надає перелік основних органів влади, які здійснюють контроль у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Нормативно-правовими актами, які визначають, що є правопорушенням, а також конкретні види стягнень чи покарань за їх учинення, є КУпАП та КК України. Так, КУпАП містить главу 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», яка закріплює конкретні склади адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та санкції, передбачені за їх учинення. Окрім матеріальних норм, КУпАП також містить процесуальні норми, які визначають порядок притягнення осіб до відповідальності. Кримінальну відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху закріплено в розділі XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», основною нормою якого є ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами».

До основних законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху також слід віднести Закон України «Про Національну поліцію», оскільки основним суб'єктом контролю за дотриманням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є саме Національна поліція, повноваження якої, у тому числі у сфері безпеки дорожнього руху, визначені у ст. 23.

Варто відзначити Закон України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»³, яким суттєво змінено порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Зокрема, встановлено спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення цієї категорії без складення протоколу про адміністративне правопорушення, уведено автоматичну фіксацію правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, запроваджено безальтернативні стягнення за правопорушення та інші новели законодавчого регулювання у сфері безпеки дорожнього руху.

Наступною ознакою безпеки дорожнього руху є забезпеченість

³Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14.07.2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

контролю уповноваженими на те посадовими особами. Ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюють Кабінет Міністрів України, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, Національна поліція, інші спеціально уповноважені на те державні органи (державний контроль), а також міністерства, інші центральні органи виконавчої влади (відомчий контроль).

Закон також виокремив повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та Національної поліції.

Ці функції покладено, зокрема, на підрозділи патрульної поліції, а також поліції превентивної діяльності.

Основні права, завдання та функції патрульної служби окреслено в Положенні про патрульну службу МВС. Відзначимо ті з них, що стосуються безпеки дорожнього руху. Так, серед основних завдань патрульної поліції названо забезпечення безпеки дорожнього руху та організацію контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів із питань безпеки дорожнього руху.

До функцій патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху віднесено: цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням Правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки; у разі необхідності – здійснення регулювання дорожнього руху; припинення виявлених кримінальних та адміністративних правопорушень, із застосуванням для цього передбачених законодавством прав і повноважень; у випадках та в спосіб, що передбачені законодавством, розгляд справ про адміністративні правопорушення й застосування заходів адміністративного впливу до правопорушників; затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ⁴. Аналогічні завдання та функції передбачені ще одним нормативно-правовим актом, що регламентує діяльність патрульної поліції, – Положенням про Департамент патрульної поліції⁵.

Повноваження поліції у сфері безпеки дорожнього руху мають не тільки контрольний характер – поліція виконує ще й дозвільні функції у сфері безпеки дорожнього руху. До останніх слід віднести:

⁴Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС України від 02.07.2015 № 796. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

⁵Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції від 06.11.2015 № 73. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhen_ua_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf.

– видання у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, та визначення порядку дорожнього перевезення окремих вантажів;

– здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг із перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства в зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– ухвалення в установленому порядку рішень про умови дорожнього перевезення небезпечних вантажів, якщо такі умови не передбачені у відповідних нормативно-правових актах;

– здійснення погодження: проєктів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах, 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 зборів, мітингів, походів і демонстрацій, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; заходів забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху; встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху; демонтажу технічних засобів та рекламоносіїв, що встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги з порушенням вимог законодавства; дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг; проєктів на будівництво, реконструкцію й ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; дозволів на розміщення зовнішньої реклами; маршрутів та розкладу руху регулярних і нерегулярних перевезень груп дітей та інші⁶.

⁶Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України: наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123-73. URL: <http://upd.kv.npu.gov.ua/korisna-informacia/zakonodavcha-baza/2579>.

Центральною ланкою у визначенні поняття безпеки дорожнього руху є стан суспільних відносин у сфері просторового пересування учасників дорожнього руху, до яких ПДР відносять осіб, що беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин. Крім учасників дорожнього руху, у цих відносинах також беруть участь і посадові особи, відповідальні за безпеку дорожнього руху, а також посадові особи, які здійснюють контроль за дотриманням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Ці відносини врегульовані переліченими вище нормативно-правовими актами.

Останньою ознакою поняття безпеки дорожнього руху є захищеність його учасників від ДТП та їх наслідків. Про абсолютну захищеність усіх учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків не може йтися, адже в Україні щодня трапляється більше ніж 50 дорожньо-транспортних пригод із потерпілими, у яких гине понад 10 осіб. Отже, можемо говорити тільки про ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків. Чим меншою буде кількість ДТП, особливо з потерпілими, тим вищим буде ступінь захищеності учасників дорожнього руху. Ці показники є прямо пропорційними та взаємозалежними. І вся робота державних органів та посадових осіб, відповідальних за безпеку дорожнього руху – від патрульної поліції до Кабінету Міністрів України, Верховної Ради та Президента України – повинна бути спрямована на кінцевий результат – зменшення кількості ДТП.

Робота безпосереднього суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху – Національної поліції – у цьому напрямі полягає перш за все в реагуванні на факти вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху й вирішенні їх по суті відповідно до своєї компетенції. Якщо правопорушення містить ознаки злочину, то на місце пригоди викликають слідчо-оперативну групу. При цьому патрульна поліція надає допомогу, здійснює охорону місця події, організовує дорожній рух, установлює та опитує свідків, очевидців, потерпілих пригоди, у разі необхідності надає їм першу медичну допомогу та направляє в заклади охорони здоров'я. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху патрульна поліція оформлює самостійно відповідно до покладених на неї повноважень. За вчинення правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції патрульної поліції, виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. Щодо інших правопорушень складає протокол та інші матеріали справи про адміністративні правопорушення, які у встановлений законом строк направляє до суду.

Юрисдикційна діяльність поліції у сфері безпеки дорожнього руху повинна відігравати не тільки каральну функцію, а насамперед функцію превенції правопорушень, як загальної – щодо всіх учасників дорожнього руху, так і спеціальної – щодо самого правопорушника, із метою недопущення вчинення правопорушень у майбутньому.

Але вплив поліції на безпеку дорожнього руху не повинен обмежуватися тільки юрисдикційною функцією, хоча вона в цій ситуації відіграє ключову роль. Поряд із юрисдикційною діяльністю поліція повинна широко використовувати профілактичні заходи у сфері безпеки дорожнього руху. До них можна віднести безпосереднє перебування патрульної поліції на вулично-шляховій мережі з увімкненими проблісковими маячками на транспортному засобі, особливо в місцях концентрації ДТП та вчинення грубих порушень Правил дорожнього руху України, здійснення роз'яснювальної роботи серед учасників дорожнього руху щодо змісту Правил дорожнього руху та важливості їх дотримання тощо.

Таким чином, ми визначили поняття безпеки дорожнього руху, під яким запропоновано розуміти нормативно врегульований та забезпечений контролем уповноважених на те осіб стан суспільних відносин у сфері просторового пересування осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії транспортних засобів, пасажери чи погоничі тварин, за якого вони захищені від ДТП та їх наслідків. Виділено ознаки цього поняття, а також розглянуто вплив патрульної поліції на стан безпеки дорожнього руху.

1.2. Поняття та функції адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху

Законодавець передбачив спрощений порядок здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху без складення протоколу про адміністративне правопорушення, навіть коли особа не погоджується з фактом його учинення чи стягненням, яке на неї накладають. За правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху законодавець установив безальтернативні стягнення, під час накладення яких посадова особа може не враховувати характер учиненого правопорушення, особу порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують чи обтяжують відповідальність.

Оскільки провадження у справах про адміністративні правопорушення носять юрисдикційний характер, у цьому підрозділі розкриємо

суть поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції та визначимо особливості її здійснення у сфері безпеки дорожнього руху.

Отже, передусім установемо, що слід розуміти під поняттям адміністративно-юрисдикційної діяльності.

Здебільшого адміністративно-юрисдикційну діяльність органів публічної адміністрації розуміють як процес притягнення до адміністративної відповідальності. Але зі становленням ідеології діяльності держави в інтересах людини адміністративно-юрисдикційну діяльність її органів усе частіше розглядають не тільки як каральну, а й, і це передусім, як охоронну. Функція охорони полягає в захисті відповідних адміністративно-правових відносин.

Зазначимо, що термін «адміністративно-юрисдикційна діяльність» відсутній у законодавстві України. Поняття лише адміністративної юрисдикції вживається у ст. 16 Кодексу України про адміністративні правопорушення, де згадано про імунітет від адміністративної юрисдикції іноземців, які користуються ним згідно з чинними законами та міжнародними договорами України. Оскільки йдеться про неможливість накладення адміністративних стягнень на таких осіб, можемо сказати, що в цьому випадку адміністративна юрисдикція ототожнена з поняттям притягнення до адміністративної відповідальності.

Юрисдикцію (із латинської мови – *jurisdictio*; *jus* – право; *dictio* – говорю) ототожнюють зі встановленою законом (чи іншим нормативним актом) сукупністю правових повноважень відповідних державних органів щодо вирішення правових спорів, у тому числі вирішення справ про правопорушення, тобто оцінювання дій особи чи іншого об'єкта права з точки зору їх правомірності, застосування юридичних санкцій до правопорушників [⁷, с. 147].

На думку Н. Г. Салищевої, адміністративна юрисдикція – окремий вид виконавчої та розпорядчої діяльності, що пов'язана з можливістю реалізації в примусовому порядку відповідних адміністративно-правових актів, які визначають права та обов'язки учасників матеріальних адміністративних правовідносин⁸. Подібну позицію обстоює й Н. Ю. Хаманєва, визначаючи адміністративну юрисдикцію як порядок вирішення адміністративного спору, що виникає між громадянином та органом державного управління⁹.

⁷Стариков Ю. И. Административное принуждение и административная ответственность: сборник нормативных актов. Москва: Изд-во БЕК, 1998. 848 с.

⁸Салищева Н. Г. Административный процесс в СССР. Москва: Юрид. лит., 1964. С. 11.

⁹Хаманева Н. Ю. Защита прав граждан в сфере исполнительной власти. Москва: Ин-т государства и права РАН, 1997. С. 115.

Дещо схожими є поняття адміністративно-юрисдикційної та наглядової діяльності. Проте потрібно розмежовувати наглядову діяльність та процес накладення стягнення, адже останній являє собою самостійну форму та різновид адміністративної діяльності, яку в літературі прийнято називати адміністративно-юрисдикційною¹⁰.

Сьогодні адміністративно-юрисдикційну діяльність розглядають у широкому та вузькому значенні. У вузькому значенні під цим поняттям розуміють правоохоронну діяльність уповноважених на те органів та посадових осіб, у процесі якої вони розглядають та вирішують справи про адміністративні правопорушення [¹¹, с. 24].

Таким чином, потрібно розуміти відмінність між поняттями адміністративної юрисдикції та адміністративно-юрисдикційної діяльності. Якщо першу розглядають як компетентність відповідних органів та посадових осіб щодо вирішення індивідуальних справ, то другу – як діяльність органів та посадових осіб із розгляду індивідуальних справ, пов'язаних із вирішенням правового спору, яка, отже, не може бути пов'язана з розглядом справи позитивного характеру.

Поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності розглядають також зі статичної й динамічної позиції. За першою адміністративно-юрисдикційну діяльність визначають як сукупність повноважень відповідних органів та посадових осіб щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення та винесення відповідних рішень про накладення адміністративних стягнень або про закриття справи – за відсутності складу адміністративного правопорушення чи за іншої підстави, визначеної ст. 247 КУпАП. Відповідно до другої позиції, адміністративно-юрисдикційну діяльність визначають саме як активну діяльність відповідних органів у процесі притягнення особи до адміністративної відповідальності [¹², с. 7].

Адміністративно-юрисдикційна діяльність має певні риси, які відрізняють її від інших видів адміністративної діяльності. До них належать:

1) наявність правового спору (або правопорушення). Юрисдикція виникає тільки тоді, коли необхідно вирішити спір про право або у зв'язку з порушенням чинних правових норм. У сфері адміністративної юрисдикції такі спори виникають між сторонами суспільних відносин,

¹⁰ Шергин А. П. Административная юрисдикция. Москва, 1979. 143 с.

¹¹ Юридична енциклопедія: у 6 т. Т. 1. Київ, 1999. 654 с.

¹² Анохіна Л. С. Суб'єкти адміністративної юрисдикції в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2001. 15 с.

їх регулюють адміністративно-правовими нормами, у зв'язку з чим вони набувають характеру адміністративно-правових спорів;

2) основою адміністративно-правових спорів, у процесі вирішення яких здійснюють правову оцінку поведінки (дій) сторін, є індивідуальні адміністративні справи. Розгляд тільки спірних конкретних справ становить зміст юрисдикційного адміністративного процесу (наприклад, розгляд справ про адміністративне правопорушення, скарг громадян);

3) адміністративно-юрисдикційна діяльність через свою суспільну значущість потребує належного процесуально-правового регулювання. Установлення та доведення подій і фактів, їх юридичну оцінку здійснюють у межах особливої процесуальної форми, що є важливою й обов'язковою для юрисдикції. Адміністративна юрисдикція значно відрізняється від інших видів юрисдикційної діяльності, адже супроводжує кримінальний та цивільний процеси. Вона є менш деталізованою процесуальною діяльністю [¹³, с. 67].

Ураховуючи ці ознаки, розглянемо особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції, до яких слід віднести:

1) адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції значною мірою обумовлена принципами, завданнями, функціями та специфікою служби в поліції, що є державною службою особливого характеру. Останню, як відомо, з урахуванням конкретизації її завдань і змісту, в адміністративно-правовій науці визначають як адміністративну діяльність Національної поліції;

2) адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції має підзаконний характер. Вона ґрунтується на суворому дотриманні чинного законодавства. Уповноважені посадові особи органів і підрозділів поліції, які реалізують надані їм адміністративно-юрисдикційні повноваження, зобов'язані діяти в межах законів та інших нормативних положень. Відступ від цих положень зазвичай призводить до порушень принципу законності і, як наслідок, до скасування постанови (прийнятого рішення) за справою. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції не тільки базується на суворому дотриманні норм права, але й реалізується шляхом застосування таких норм, тобто є діяльністю правозастосовною. За своїм головним призначенням вона є діяльністю правоо-

¹³Гусаров С. М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Ін-т законодавства ВРУ, 2009. 432 с.

хоронною [¹⁴, с .17].

Одним з основних принципів, на основі яких здійснюють адміністративно-юрисдикційну діяльність, є законність. Цей принцип в адміністративно-юрисдикційній діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху полягає не тільки в здійсненні контролю патрульною поліцією за дотриманням усіма учасниками дорожнього руху, а також посадовими особами, відповідальними за безпеку дорожнього руху, вимог законів та підзаконних нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, а й реалізації поліцейськими своїх повноважень у межах, суворо окреслених законом.

На основі адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції загалом розглянемо особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції саме у сфері безпеки дорожнього руху.

Під адміністративно-юрисдикційною діяльністю поліції у сфері безпеки дорожнього руху слід розуміти врегульовану нормами адміністративного права діяльність щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення Правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян на рішення, дії чи бездіяльність поліції під час здійснення такої діяльності.

Для визначення особливостей адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху розглянемо функції такої діяльності.

Зміст адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху становить діяльність із реалізації її функцій, яку здійснюють у встановлених формах і відповідними методами. У такій діяльності можна виділити чотири функції: охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції у сфері безпеки дорожнього руху належить до правоохоронної діяльності, а отже, виконує охоронну функцію. Вона полягає в захисті відповідних суспільних відносин, які склалися у сфері безпеки дорожнього руху. Передусім це права всіх суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання. У Правилах дорожнього руху визначено, що його учасники зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Кожний учасник дорожнього руху має право сподіватися на те,

¹⁴Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції України: навч. посіб. / за заг. ред. засл. юриста України В. А. Глуховері. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. 261 с.

що й інші учасники виконують ці Правила. Для цього всі учасники дорожнього руху, а також органи публічної адміністрації, посадові особи, відповідальні за безпеку дорожнього руху, повинні виконувати свої обов'язки, визначені у відповідних нормативно-правових актах. Охоронна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху полягає саме в контролі за дотриманням указаними суб'єктами своїх обов'язків.

Притягнення осіб, які порушили ПДР, до адміністративної відповідальності повинно носити не стільки каральний характер, стільки виховний. У цьому й полягає виховна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху – виховання в учасників дорожнього руху обов'язку точно й неухильно дотримуватися Конституції України та інших законодавчих актів, поваги до прав, честі й гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством.

Законодавець чітко не визначив, що є малозначним правопорушенням. Посадова особа поліції, яка розглядає справу про адміністративне правопорушення, повинна оцінити характер його вчинення, ступінь шкідливості й суб'єктивну сторону, тобто ставлення особи до вчиненого діяння. І тільки проаналізувавши всі ці фактори, дійти висновку щодо того, є це правопорушення малозначним чи ні.

Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можна класифікувати за ступенем суспільної шкідливості, ураховуючи санкції щодо них. Правопорушення, за які передбачено лише штраф, розглядають посадові особи патрульної поліції. Правопорушення, за які передбачено стягнення у вигляді позбавлення спеціального права, чи більш тяжкі правопорушення – суди. Очевидно, що правопорушенням із найбільшим ступенем суспільної небезпеки є керування транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння та інші дії, які кваліфікують як правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП. Правопорушення з найменшим ступенем суспільної небезпеки – порушення Правил дорожнього руху, відповідальність за які передбачена ч. 1 ст. 122 КУпАП. Але на практиці порушення правил зупинки та стоянки може носити більшу суспільну шкідливість, ніж правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП. Так, порушення правил зупинки та стоянки може суттєво заважати руху транспортних засобів, що призведе до великого затору на дорозі, унаслідок якого багато людей запізняться на роботу, до того ж у затор можуть потрапити бригади швидкої допомоги, пожежні машини тощо.

На противагу цьому правопорушенню можна навести приклад, ко-

ли дії водія, який перебуває у стані мінімального алкогольного сп'яніння (але більше ніж 0,2 проміле) та проїхав декілька метрів в місці, де поблизу відсутні інші транспортні засоби й учасники дорожнього руху, кваліфікують як правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, але водія звільняють від адміністративної відповідальності з винесенням усного зауваження у зв'язку з малозначністю правопорушення. Так, 28.11.2020 поліцейські Високопільського ВП Бериславського відділу поліції ГУНП в Херсонській області склали протокол за ч. 1 ст. 130 КУпАП, відповідно до якого 28.11.2020 близько 15:17 водій ОСОБА_1 по вул. Першотравнева в с. Зарічне Високопільського району Херсонської області керував транспортним засобом, трактором МТЗ821, державний номерний знак НОМЕР_1, із непрацюючими габаритними вогнями, після зупинки в ході спілкування виявлені характерні ознаки алкогольного сп'яніння, різкий запах алкоголю з порожнини рота, хитка хода, від проходження огляду на стан сп'яніння у визначений законом спосіб відмовився в присутності двох свідків, чим порушив вимоги п. 2.5 Правил дорожнього руху та скоїв адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП, тобто відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Під час судового засідання ОСОБА_1 вину свою визнав, щиро кається, пояснюючи, що в той день працював у полі – збирав капусту у фермера ОСОБА_2, дуже замерз, тому закінчивши збирання врожаю, для зігрівання вжив пляшку пива, після чого на прохання фермера відігнати трактор сів за кермо, та тільки виїхав із поля, як був зупинений працівниками поліції. Посвідчення водія не має, оскільки не отримував. Просить суд звільнити його від відповідальності за малозначністю вчиненого правопорушення¹⁵.

Ураховуючи зазначені обставини, 02.02.2021 суддя Високопільського районного суду Херсонської області своєю постановою у справі № 652/1024/20 звільнив Особу_1 від адміністративної відповідальності та обмежився усним зауваженням. Це було зроблено цілком логічно через малозначність учиненого правопорушення, оскільки згідно зі ст. 22 та 284 КУпАП за малозначності вчиненого адміністративного правопорушення орган (посадова особа), уповноважений вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності й обмежитись усним зауваженням. Постанову про закриття справи виносять під час оголошення усного зауваження. У вказаному випадку таке звільнення від відповідальності було логічним, оскільки правопорушення

¹⁵Постанова Високопільського районного суду Херсонської області у справі № 652/1024/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94580051>.

фактично вчинено в полі, жодної шкоди майну чи здоров'ю людей не завдано.

Але можна навести й інші приклади, коли водії, керуючи транспортними засобами в стані сп'яніння, уникали відповідальності, оскільки ці справи було закрито за малозначністю, у зв'язку з передачею їх на розгляд трудового колективу чи у зв'язку із закінченням строку притягнення до відповідальності. У зв'язку з цим Законом України № 1221-ІХ унесено зміни до ст. 21 та 22 КУпАП, зокрема виключено можливість передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації або трудового колективу відносно посадових осіб, а також осіб, які вчинили правопорушення, передбачені ч. 2-4 ст. 126 та 130 КУпАП. Положення ст. 22 КУпАП не застосовують до правопорушень, передбачених ч. 4 ст. 121, ч. 5 ст. 122, ст. 122-2, 122-4, ч. 3 ст. 123, ч. 2-4 ст. 126 та ст. 130 КУпАП.

Наступною функцією адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху є регулятивна. Оскільки адміністративно-юрисдикційна діяльність є різновидом правозастосовної діяльності органів публічної адміністрації, спрямованої на регулювання відповідних суспільних відносин, вона виконує функцію регулятора в цьому випадку суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху. Ця функція реалізується шляхом утілення конкретних норм права в реальні дії патрульної поліції, спрямовані на припинення порушень Правил дорожнього руху, зупинку транспортних засобів, здійснення необхідних поліцейських заходів, регулювання дорожнього руху, у випадках, передбачених законом, – притягнення до відповідальності правопорушників тощо. Тобто законодавець установив правила дорожнього руху та закріпив їх у відповідних нормативно-правових актах для того, щоб усі учасники дорожнього руху їх виконували. Завдання ж адміністративно-юрисдикційної діяльності – своєчасно реагувати на факти порушення цих правил та знову повертати відповідні суспільні відносини в правове русло. У цьому й полягає регулятивна функція адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Останньою функцією адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, яку ми розглянемо, є превентивна. Порушення Правил дорожнього руху може бути не тільки адміністративним правопорушенням, але й злочином, якщо його наслідки призведуть до завдання потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості чи будуть більш тяжкими. Тому адміністративна відповідальність завжди виступає превентивним заходом щодо вчинення зло-

чину. Крім того, притягнення особи до адміністративної відповідальності ставить за мету виховання її для того, щоб вона не вчиняла подібних правопорушень у майбутньому, – спеціальна превенція, а також запобігання вчиненню порушень Правил дорожнього руху іншими його учасниками – загальна превенція.

Таким чином, адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції у сфері безпеки дорожнього руху передбачає врегульовану нормами адміністративного права діяльність щодо здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення – за порушення Правил дорожнього руху, а також розгляд справ за скаргами громадян – на рішення, дії чи бездіяльність поліції під час здійснення такої діяльності. Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції слід розглядати через функції, які виконує така діяльність, до яких віднесено охоронну, виховну, регулятивну та превентивну.

1.3. Особливості законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху

Законом України від 14.07.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» було внесено ряд змін до КУпАП у частині адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Так, цим Законом запроваджено інститут адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі; запроваджено безальтернативні стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також змінено правила накладення стягнення та виконання постанов за правопорушення в цій сфері; визначено Національну поліцію як основний суб'єкт, який здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, запроваджено спрощене провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за ті правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції [¹⁶, с. 17].

Водночас, як свідчить практика, багато рішень у справах зазначеної категорії осіб, яких притягають до адміністративної відповідальності, оскаржують, унаслідок чого постанови про притягнення до відпові-

¹⁶Молчанов Р. Ю. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. Вип. 38, т. 2. С. 15-19.

дальності та накладені стягнення скасовують, на підставі п. 1 ст. 247 КУпАП ухвалюють рішення про закриття справи. Однією з причин цього є недосконалість норм, які регламентують порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Розглянемо найбільш вагоме нововведення до КУпАП – запровадження механізму притягнення до адміністративної відповідальності в автоматичному режимі.

Так, КУпАП доповнено ст. 14-2, відповідно до якої 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 у випадку, коли до Єдиного державного реєстру транспортних засобів унесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, – належний користувач транспортного засобу; якщо ж у 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.

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), притягають особу, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

Відповідальну особу, зазначену в ч. 1 цієї статті, або особу, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняють 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 ст. 279³ КУпАП.

У примітці до ст. 14-2 КУпАП визначено, що слід розуміти під режимом фотозйомки (відеозапису), – здійснення уповноваженою посадовою особою 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 цього Кодексу. Під час здійснення фотозйомки обов'язковою є наявність не менше двох зображень транспортного засобу, отриманих із різних або протилежних ракурсів, а в разі фіксації порушення, що полягає в несплаті вартості послуг із користування майданчиком для платного паркування в межах населеного пункту, у якому не впроваджена автоматизована система контролю оплати паркування, обов'язковою є наявність додаткового зображення (зображень), що фіксує відсутність документа про оплату послуг із користування майданчиком для платного паркування під лобовим склом транспортного засобу¹⁷.

Ст. 279-3 КУпАП визначає, що відповідальну особу, зазначену в ч. 1 ст. 14² цього Кодексу, або особу, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняють від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), якщо протягом 20 календарних днів із дня вчинення відповідного правопорушення або з дня набрання постановою у справі про адміністративне правопорушення законної сили:

– 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, які належать її транспортному засобу;

– 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 [¹⁸, с. 151].

¹⁷ Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 18.12.84. *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

¹⁸ Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 18.12.84. *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

Таким чином, законодавець передбачив механізм звільнення від відповідальності власників транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, у двох випадках.

У першому випадку винесену стосовно відповідальної особи або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, постанову про притягнення до адміністративної відповідальності скасовують. При цьому власнику не потрібно надавати докази на підтвердження цієї інформації.

У другому випадку законодавець надав особі, яка фактично керувала транспортним засобом на момент учинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, 20 днів для сповіщення уповноваженого органу Національної поліції про факт учинення нею правопорушення. Цей строк починається з моменту отримання постанови про притягнення до відповідальності. При цьому законодавець не називає наслідки пропущення цього строку з поважних причин. Обов'язковою умовою скасування винесеної щодо власника транспортного засобу постанови та винесення нової постанови щодо особи, яка фактично керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, є визнання останньою зазначеного факту адміністративного правопорушення та згода на притягнення до адміністративної відповідальності¹⁹.

Така процедура не залишає особі, яка фактично керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, права на оскарження винесеної щодо неї постанови, адже нелогічно виглядає спочатку погодитися з вчиненим правопорушенням, а потім у загальному порядку оскаржувати винесену постанову про притягнення до відповідальності. Якщо ж особа визнала факт керування транспортним засобом у момент учинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі, але не визнала самого правопорушення, відповідно до запропонованої процедури відповідальність понесе відповідальна особа або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України.

До санкцій, які застосовують за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, віднесено такі, як попередження, штраф, оплатне вилучення предмета, який став знаряддям учинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення (транспортного засобу)

¹⁹Молчанов Р. Ю. Новели законодавчого регулювання адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 2. С. 148-154.

(ст. 130 КУпАП), позбавлення спеціального права, наданого цьому громадянину (права керування транспортними засобами) (ч. 4 ст. 122, ст. 122-2, 123, 124, 130 КУпАП), громадські роботи (ст. 122-4, 127, 139 КУпАП), адміністративний арешт (ст. 121, 122-4, 123, 130 КУпАП). З урахуванням характеру правопорушень, адміністративну відповідальність за які передбачено вказаними статтями, зафіксувати їх лише в автоматичному режимі практично неможливо. Отже, залишається тільки один вид стягнення, який можна застосувати до осіб, яких притягають до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, – штраф.

Відповідно до порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, поліцейський установлює відповідальну особу або особу, яка ввезла транспортний засіб на територію України, та вносить постанову про накладення адміністративного стягнення на цю особу. Таку постанову можна вносити без участі особи, яку притягають до адміністративної відповідальності, та надсилають їй протягом трьох днів із дня винесення рекомендованим листом із повідомленням на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи або місцезнаходження юридичної особи.

Днем отримання постанови є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її особі, за якою зареєстровано ТЗ, або повнолітньому члену сім'ї такої особи. У разі якщо особа, за якою зареєстровано ТЗ, відмовляється від отримання постанови, днем отримання постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні.

Запровадження спрощеного порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення є процедурою, що економить час особи, яку притягають до відповідальності, у разі згоди її з правопорушенням та накладеним стягненням. Водночас спрощений порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має суттєвий недолік, оскільки в тому разі, коли особа оскаржує правопорушення та (або) стягнення, що на неї накладені, уповноважена особа Національної поліції, яка здійснює провадження у справі про адміністративне правопорушення, повинна забезпечити докази вчиненого особою правопорушення. У справах такої категорії часто відсутні свідки правопорушення, також не завжди вдається зафіксувати правопорушення за допомогою технічних засобів фото-, відеофіксації. У такому разі протокол про адміністративне правопорушення, який відповідно до ст. 251 КУпАП є доказом у справі, може стати єдиним дока-

зом у справі про адміністративне правопорушення [²⁰ с. 103].

Крім забезпечення доказової бази, спрощене провадження створює колізію щодо застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також такого заходу, як доставлення: якщо протокол неможливо скласти на місці вчинення правопорушення, а складення протоколу є обов'язковим (підставою доставлення та однією з підстав адміністративного затримання є складення протоколу про адміністративне правопорушення).

Про застосування таких заходів забезпечення провадження, як проведення особистого огляду, огляд речей, вилучення речей та документів відповідно до вимог ст. 264 та 265 КУпАП, складають протокол, або про це зазначають у протоколі про адміністративне правопорушення, або в протоколі про адміністративне затримання. Водночас форми протоколу проведення вказаних заходів забезпечення провадження не передбачено. У зв'язку з цим практика йде іншим шляхом, тобто про застосування вказаних заходів забезпечення провадження зазначають у протоколі про адміністративне правопорушення.

Отже, спрощене провадження у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху має певні переваги, оскільки економить час особи, яку притягують до відповідальності. Проте таке провадження потребує дотримання певної послідовності дій поліцейського відповідно до закріплених у КУпАП процесуальних норм.

Питання для самоконтролю

1. Розкрийте поняття безпеки дорожнього руху та її ознаки.
2. Зазначте, у чому полягає контроль поліції за дотриманням нормативів у сфері безпеки дорожнього руху.
3. Дайте визначення поняття адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху та назвіть її основні ознаки.
4. Назвіть функції адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху.
5. Назвіть основні нормативно-правові акти, які регламентують діяльність поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
6. Назвіть, які підзаконні нормативно-правові акти визначають порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

²⁰Молчанов Р. Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Запорізький національний університет»*. 2016. № 3. С. 101-104. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2016/31.pdf.

2. ЗМІСТ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Компетенція поліції щодо оформлення адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначені у ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух». До них віднесено, зокрема, участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки дорожнього руху; організацію супроводження й забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; погодження відповідно до вимог чинного законодавства, інших законодавчих актів проєктів на будівництво, реконструкцію та 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 щодо 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; видачу 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 із перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства в 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 й доставляє ТЗ, 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 водія²¹.

Серед основних повноважень поліції, визначених ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», слід виділити повноваження щодо здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення, прийняття рішень про застосування адміністративних стягнень та забезпечення їх виконання.

До контрольно-юрисдикційних повноважень поліції у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести організацію та здійснення регулювання дорожнього руху, контроль за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі.

Компетенцію Національної поліції щодо складення протоколу про адміністративне правопорушення, у тому числі у сфері безпеки дорожнього руху, визначено в ч. 1 ст. 255 КУпАП.

Так, поліцейські складають протоколи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені ч. 4, 7-9 ст. 121, ч. 5 і 7 ст. 122, ст. 122², 122⁴, 122⁵, ч. 2 й 3 ст. 123, ст. 124, ч. 3 ст. 126, ч. 4 ст. 127, ст. 127¹, 130, ч. 3 ст. 133, ст. 135-1, 136 (порушення на автомобільному транспорті), ст. 139, ч. 4 ст. 140, ст. 188²⁸ КУпАП. Складені протоколи направляють до суду, де здійснюють розгляд справи та виносять відповідну постанову у справі про адміністративне правопорушення.

Компетенцію Національної поліції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення, у тому числі й щодо порушень Правил дорожнього руху України, закріплено у ст. 222 КУпАП, ч. 2 якої визначає, що від імені органів Національної поліції право розглядати справи про адміністративні правопорушення й накладати адміністративні стягнення мають працівники органів і підрозділів Національної поліції, які володіють спеціальними званнями відповідно до покладених на них повноважень. У сфері безпеки дорожнього руху такі повноваження визначені в наказі МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні

²¹Про дорожній рух: Закон України від 30.06.93 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі». У п. 1 згаданої Інструкції вказано: «Ця Інструкція визначає процедуру оформлення поліцейськими підрозділів патрульної 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»²². Зазначений пункт зі змінами, які були внесені наказом МВС України від 12.07.2016 № 648 «Про внесення змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі», полягає в розширенні суб'єктів, що мають право здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Окрім патрульної поліції, до таких суб'єктів також віднесли поліцейських, на яких покладено обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, тобто поліцію превентивної діяльності.

Отже, усі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими належать до компетенції поліції, можна поділити на такі групи:

1) правопорушення, за якими поліція має право лише збирати докази та складати протокол про адміністративне правопорушення, – правопорушення, передбачені ч. 4 і 7 ст. 121, ч. 5 і 7 ст. 122, ст. 122⁻², 122⁻⁴, 122⁻⁵, ч. 2 і 3 ст. 123, ст. 124, ч. 3 ст. 126, ч. 4 ст. 127, ст. 127⁻¹, 130, ч. 3 ст. 133, ст. 135-1, 136 (порушення на автомобільному транспорті), ст. 139, ч. 4 ст. 140, ст. 188⁻²⁸ КУпАП;

2) правопорушення, за якими патрульна поліція має право здійснювати розгляд справ про адміністративні правопорушення та виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення, – правопорушення, передбачені ст. 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднювальних речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), ч. 1-3, 5, 6, 8, 10 та 11 ст. 121, ст. 121⁻¹, 121⁻², ч. 1-4, 6 та 7 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 124⁻¹, 125, ч. 1, 2 та 4 ст. 126, ч. 1-3 ст. 127, ст. 128, 129, ч. 2 ст. 132⁻¹, ч. 1, 2 та 5 ст. 133, ч. 3, 6, 8-11 ст. 133⁻¹, ч. 2

²²Про 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 № 1395. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1443124473335521>.

ст. 135, ст. 136 (за винятком правопорушень на автомобільному транспорті), ч. 1-3 ст. 140 КУпАП.

Особливістю порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є те, що провадження здійснюють у спрощеному порядку. Також передбачено можливість уповноваженими працівниками підрозділів Національної поліції стягувати штраф на місці вчинення правопорушення незалежно від розміру виключно за допомогою безготівкових платіжних пристроїв.

Законодавець розширив випадки притягнення до відповідальності в спрощеному порядку, коли протокол не складають, а виносять відразу постанову у справі про адміністративне правопорушення. Ці зміни відображені у ст. 258 КУпАП, ч. 2 якої визначає, що протокол не складають у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, та адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Але ч. 5 вказаної статті визначає обов'язок уповноваженої посадової особи скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог ст. 256 КУпАП, якщо під час винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оскаржить допущене порушення й адміністративне стягнення, що на неї накладено, крім випадків притягнення особи до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 185-3 КУпАП, та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі²³. Як бачимо, ці норми дещо суперечать одна одній, оскільки ч. 2 визначає, що протокол не складають тільки в тому разі, якщо правопорушення зафіксоване в автоматичному режимі, а ч. 5 до цих випадків відносить усі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. За таких умов вважаємо, що ч. 5 статті слід вважати спеціальною нормою щодо ч. 2.

Отже, за чинним законодавством, у разі вчинення особою правопорушення, розгляд якого віднесено до компетенції Національної поліції та якщо особа погоджується з учиненим правопорушенням і стягненням, яке на неї накладають, уповноважена особа Національної поліції повинна відразу винести постанову у справі про адміністративне правопорушення без складення протоколу. Якщо ж особа оспорить допущене правопорушення й адміністративне стягнення, яке на неї накладають, то уповноважена особа Національної поліції складає протокол про адміністративне правопорушення, після чого виносить постанову у

²³Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 18.12.84. *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

справі про адміністративне правопорушення. Це правило не стосується правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. У цій категорії справ не має значення, чи погоджується правопорушник з учиненням правопорушення та стягненням, яке на нього накладають, – у будь-якому випадку відразу виносять постанову у справі про адміністративні правопорушення. Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення цієї категорії визначений у наказі МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі»²⁴.

За окремі правопорушення передбачені тимчасове вилучення посвідчення водія та тимчасове затримання транспортних засобів.

За наявності підстав вважати, що водій учинив порушення, за яке відповідно до КУпАП може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник уповноваженого підрозділу тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постанови у справі про адміністративне правопорушення.

За наявності підстав вважати, що водій учинив порушення, передбачені ч. 1-4, 6 і 7 ст. 121, ч. 3, 5-7 ст. 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, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома)), ст. 122⁵, 124, 126, 132¹, 206¹ КУпАП, 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 дозволено 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

²⁴Про 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 № 1395. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1443124473335521>.

осіб з інвалідністю, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома)), у тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. У разі тимчасового затримання транспортного засобу складають акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, форму якого затверджено Кабінетом Міністрів України. Під час фіксації обставин тимчасового затримання транспортного засобу в режимі фотозйомки (відеозапису) таке затримання відбувається без присутності понятих.

ВАЖЛИВО! Доставити транспортний засіб на спеціальний майданчик працівники поліції мають право виключно у випадках, 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, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), у тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора.

У ст. 265-4 КУпАП визначено, що розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, якщо транспортний засіб:

- 1) поставлено на проїзній частині у два й більше рядів;
- 2) розташовано в заборонених Правилами дорожнього руху місцях зупинки або стоянки, а саме:
 - а) на залізничних переїздах;
 - б) на трамвайних коліях;
 - в) на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, у тунелях;
 - г) на пішохідних переходах і ближче 10 метрів до них з обох боків, крім випадків зупинки для надання переваги в русі;
 - г) на перехрестях та ближче 10 метрів від краю перехрещуваної проїзної частини за відсутності на ній пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки проти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга;
 - д) на проїзній частині, де відстань між суцільною лінією розмітки чи протилежним краєм проїзної частини й транспортним засобом, що зупинився, менше 3 метрів;
 - е) ближче 30 метрів від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а за їх відсутності – ближче 30 метрів від дорожнього знака такої зупинки з обох боків;

є) ближче 10 метрів від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання;

ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився;

з) ближче 10 метрів від виїздів із прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду;

и) розташовано на позначених відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою місцях, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома);

3) своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю на спеціальних засобах пересування та пішоходів із дитячими колясками;

4) розташовано на виділеній смузі для руху громадського маршрутного транспорту;

5) розташовано на позначеній відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою велодоріжці;

6) перешкоджає руху або роботі снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту в разі запровадження надзвичайного стану або в разі оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації;

7) порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що блокує проїзд по двох або більше смугах руху.

У разі тимчасового затримання транспортного засобу місце його розташування має бути обов'язково зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису)²⁵.

Зведемо до **таблиці компетенції** інформацію про необхідність складення протоколу, компетенцію щодо розгляду справи за ст. 222 КУпАП, тимчасового вилучення посвідчення водія та тимчасового затримання транспортних засобів.

²⁵ Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 18.12.84. *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

Таблиця компетенції поліції щодо проваджень у справах про адміністративні правопорушення

№ з/п	Стаття КУпАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
1	Ст. 121. Порухнення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами	Ч. 4, 7-9 ст. 121	Ч. 1-3, 5, 6, 8, 10, 11 ст. 121	Ч. 4, 9 ст. 121	Ч. 1-4, 6, 7 ст. 121
2	Ст. 121- ¹ . Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах	—	+	—	—
3	Ст. 121- ² . Порухнення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів	—	+	—	—
4	Ст. 122. Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порухнення інших правил дорожнього руху	+ Ч. 4 ст. 122	Ч. 1-3 ст. 122	Ч. 5 ст. 122	Ч. 3, 5-7 ст. 122 (в частині порухнення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху,

№ з/п	Стаття КУпАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
					<p>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, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома))</p>
5	Ст. 122- ² . Невико-	+	-	+	-

№ з/п	Стаття КУпАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
	нання водіями вимог про зупинку				
6	Ст. 122- ⁴ . Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди	+	-	+	-
7	Ст. 122- ⁵ . Порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв	+	-	-	+
8	Ст. 123. Порушення правил руху через залізничні переїзди	+ Ч. 2, 3 ст. 123	Ч. 1 ст. 123	+ Ч. 2, 3 ст. 123	-
9	Ст. 124. Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна	-	+	+	+
10	Ст. 124- ¹ . Ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України	+	-	-	-
11	Ст. 125. Інші порушення правил доро-	-	+	-	-

№ з/п	Стаття КУПАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
	жнього руху				
12	Ст. 126. Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки	–	+	Ч. 3, 5	+
13	Ст. 127. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин	+ Ч. 4 ст. 127	Ч. 1-3 ст. 127	–	–
14	Ст. 127- ¹ . Порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	+	–	–	–
15	Ст. 128. Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених зако-	–	+	–	–

№ з/п	Стаття КУпАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
	нодавством				
16	Ст. 128- ¹ . Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху	–	+	–	–
17	Ст. 129. Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом	–	+	–	–
18	Ст. 130. Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції	+	–	Ч. 1-5, 7 ст. 130	
19	Ст. 132- ¹ . Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та	–	+	–	+

№ з/п	Стаття КУпАП	Протокол, ст. 255, 258	Розгляд, ст. 222	Тимчасове вилучення, ст. 265-1	Тимчасове затримання, ст. 265-2
	правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами				
20	Ст. 133 ⁻¹ . Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом	+	-	-	-
21	Ст. 139. Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення	+	-	-	-
22	Ст. 140. Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт	+ Ч. 4 ст. 140	Ч. 1-3 ст. 140	-	-

2.2. Форми та методи діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Виділяють такі основні форми та методи несення служби поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху:

- патрулювання на автомобілях, мотоциклах, гелікоптерах;
- патрулювання пішки (піше патрулювання);
- несення служби на постах (у тому числі на стаціонарних);
- супроводження та ескортування транспортних засобів.

Усі види патрулювання мають свої специфічні особливості. Найбільш поширеною формою несення служби є автомобільне патрулювання. Поліцейські при цьому захищені від погодних умов, мають більш комфортні умови, ніж під час патрулювання на мотоциклах чи пішки. Вертолітне патрулювання має більш протяжний маршрут – 50-100 км, перевагу в швидкості, маневруванні, зв'язку, але в екіпажу обмежені можливості впливати на забезпечення безпеки руху. Вертоліт, як правило, працює з наземними екіпажами, приземляється лише в екстрених випадках для затримання правопорушників або припинення правопорушення. Таку форму патрулювання не досить часто застосовують у сьогоденних умовах.

Патрулювання пішки (піше патрулювання) має короткий маршрут – 1-3 км, це ділянка вулиці в місті або конкретне перехрестя. За пішого патрулювання поліцейський займається регулюванням дорожнього руху, наглядом за рухом транспорту, а особливо пішоходів.

У разі автомобільного патрулювання наряд більш мобільний, захищений від негоди, має більше можливостей для впливу на забезпечення безпеки руху, надання допомоги учасникам дорожнього руху.

Тактичні прийоми під час несення служби на транспортних засобах:

1. Рух у потоці транспортних засобів (для контролю за поведінкою водіїв із метою попередження та виявлення порушень Правил дорожнього руху).

2. Зупинка та несення служби в аварійно небезпечних місцях (для усунення небезпеки й припинення порушень Правил дорожнього руху водіями та пішоходами).

3. Зупинка патрульного автомобіля (мотоцикла) в місцях найбільшої його видимості для всіх учасників дорожнього руху з одночасним пішим переміщення поліцейського до найбільш напружених за інтенсивністю руху ділянок дороги.

Використання того чи іншого методу несення служби, їх чергування та інші конкретні завдання ставлять на інструктажах залежно від оперативного становища, яке склалося на маршруті чи посту. Екіпаж, патруль може також самостійно прийняти рішення залежно від обставин, які виникли на конкретній ділянці дороги, де вони несуть службу, попередивши про свої дії чергову частину поліції та погодивши з нею свої дії.

Вертолітне патрулювання організовують зазвичай для нагляду за дорожнім рухом на автодорогах з високою інтенсивністю руху, для супроводження колон, забезпечення порядку під час проведення масових і спеціальних заходів, доставки слідчої бригади, у тому числі медичних працівників, на місце ДТП або злочину, для розшуку злочинців або зниклих автотранспортних засобів. Останнім часом у зв'язку з недостатністю фінансування діяльності поліції вертолітне патрулювання використовують досить рідко.

Піше патрулювання використовують для контролю за рухом на невеликій за протяжністю ділянці доріг та вулиць, які є аварійно небезпечними, напруженими за інтенсивністю дорожнього руху. При цьому використовують такі методи несення служби, які дають змогу поліцейському своєчасно фіксувати та припиняти правопорушення.

Під час пішого патрулювання заборонено:

1. Перебування поліцейського на проїзній частині автодороги в умовах недостатньої видимості, на слизькому дорожньому покритті.
2. Несення служби одиночним порядком у темну пору доби.
3. Несення служби на посту, маршруті, якщо відсутня можливість радіозв'язку з оперативним черговим, командиром, старшим зміни.

Стаціонарні пости патрульної поліції забезпечують спеціальними технічними засобами, стаціонарними потужними радіостанціями, комп'ютерною технікою з відповідними базами даних, медичним обладнанням, шлагбаумами, укриттям для автоматника, гаражами та іншим додатковим обладнанням.

На посту заводять та ведуть журнали прийому-здачі чергування, журнал обліку недоліків в облаштуванні доріг та технічних засобів регулювання дорожнього руху, робочий зошит, комплектують збірником нормативних актів про безпеку руху, схемою зв'язку з черговими частинами суміжних відділів поліції, дорожньо-комунальними підприємствами, лікувальними закладами, ДСНС, прокуратурою, схемою про оповіщення особового складу, планами розшуково-загороджувальних операцій, книгами обліку викраденого транспорту, книгою орієнтувань тощо.

Основними методами несення служби патрульною поліцією щодо забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- нагляд за рухом;
- попередження вчинення учасниками дорожнього руху порушення установлених правил;
- розпорядчо-регулювальні дії;
- утручання під час правопорушень.

Нагляд за дорожнім рухом полягає у візуальному або за допомогою технічних засобів контролі за додержанням учасниками дорожнього руху встановлених норм та правил, а також в оцінці доцільності й ефективності наявної організації руху на посту, маршруті.

Попередження вчинення учасниками дорожнього руху порушення встановлених правил являє собою вплив на їх поведінку самим перебуванням поліцейського на найбільш напруженій ділянці маршруту, поста, місці ДТП або стихійного лиха, а також шляхом роз'яснення або усного попередження водіїв під час зупинки транспортних засобів.

Розпорядчо-регулювальними діями є дії, які виконують у процесі несення служби з метою усунення перешкод дорожньому руху, надання допомоги учасникам дорожнього руху. До таких дій належить регулювання руху жестами, яке використовують у місцях тимчасових затримок у русі, у місцях стихійних лих, дорожньо-транспортних пригод, під час проведення масових та спеціальних заходів, у разі пошкодження світлофорів та в інших випадках.

Утручання під час правопорушень полягає в обов'язковому втручанні в дії учасників дорожнього руху з метою попередження пригод і правопорушень, застосуванні чинного законодавства щодо порушників.

Контроль за дорожнім рухом із використанням транспортних засобів на сьогодні за чинним законодавством є тільки відкритим. Відкритий контроль здійснюють поліцейські під час пішого патрулювання, а також на транспортних засобах, що мають спеціальне кольорографічне пофарбування.

В умовах ускладненої криміногенної ситуації питання щодо забезпечення особистої безпеки працівників поліції є надзвичайно важливим. Останнім часом дотримання поліцейськими заходів особистої безпеки набуло неабиякої актуальності. Пов'язано це в першу чергу з тим, що щорічно в Україні під час несення служби гине близько 10 поліцейських та одержують поранення близько 250 чоловік. Практика та аналіз пригод і нещасних випадків з участю поліції показує, що в основному причиною виникнення фактів загибелі, поранення працівників поліції є їх особиста недбалість, недисциплінованість, нехтування елементарними

правилами техніки безпеки, тактикою та непрофесійні дії під час виконання службових обов'язків, недбале ставлення до взаємострахування.

Під час несення служби поліцейському рекомендовано виходити та перебувати на проїзній частині дороги в таких випадках:

- 1) для регулювання дорожнього руху;
- 2) для оформлення ДТП;
- 3) для надання допомоги учасникам дорожнього руху.

Поліцейський, який зупиняє автомобіль, повинен стояти на узбіччі, попереду патрульного автомобіля, на відстані від переднього краю бампера близько 1,5–2 м, що дає йому змогу застосовувати свій транспортний засіб як додаткове прикриття з боку напрямку руху. Напарник поліцейського повинен стояти також на узбіччі, під прикриттям патрульного автомобіля, що дає йому змогу слідкувати за діями поліцейського, водія та пасажирів зупиненого автомобіля. Зупинити транспорт слід так, щоб він з'їхав на узбіччя, попереду патрульного автомобіля, що дасть змогу поліцейському безпечно наблизитися до водія зупиненого транспортного засобу. Після того як поліцейський підійде до водія, привітається, пояснить причину зупинки, рекомендовано запропонувати водію ввімкнути аварійну сигналізацію. Це буде додатковим заходом забезпечення особистої безпеки як водія, так і поліцейського. Особливо ефективним цей захід є в темну пору доби.

Поліцейський повинен бути одягнений у світловідбивний одяг, а його місце несення служби перебувати в зоні постійного джерела світла, наприклад, під ліхтарем вуличного освітлення.

Під час перевірки транспортного засобу поліцейський вибирає позицію, яка дозволяє йому одночасно слухати відповіді водія, здійснювати заходи власної безпеки, контролювати дорожній рух і не заважати йому.

Щоб підійти до зупиненого для перевірки транспортного засобу, поліцейський повинен:

- наблизитися до транспортного засобу з тильної сторони, з боку ближніх до водія дверей;
- оглянути через скло салон автомобіля, щоб переконатися в тому, що ніхто не ховається на підлозі, і перевірити, чи зачинена кришка багажника;
- стояти на деякій відстані збоку від автомобіля, щоб не отримати поранення або травми в разі раптового й швидкого руху цього автомобіля;
- одночасно не припиняти спостереження за пасажирами, оскільки не виключена можливість застосування ними зброї.

У разі загострення ситуації поліцейському, що забезпечує безпеку, слід пересунути кобуру ближче до пряжки ременя, розстібнути її, зняти пістолет із запобіжника. У цьому випадку поліцейський, який здійснює страхування, якщо він вважає, що в обстановці, яка складається, можуть виникнути підстави для застосування вогнепальної зброї, має право оголити свій табельний пістолет і привести його в готовність.

Якщо водій вийшов з автомобіля, поліцейський повинен триматися від нього на відстані не ближче 1-1,5 м, обличчям до проїзної частини. Слід пам'ятати, що водій замість документів може дістати з кишені зброю й буде намагатися застосувати її. Під час перевірки документів поліцейський повинен стояти з боку тієї руки, якою водій дістає документи. Подані документи не слід брати рукою, якою за нагоди потрібно буде дістати зброю.

Небезпечно стояти між водієм і працівником, який забезпечує безпеку першого поліцейського, тому що це серйозно ускладнює надання своєчасної допомоги й не дозволяє негайно застосувати зброю в разі необхідності²⁶.

2.3. Процесуальні документи, які складають працівники поліції під час оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

Оскільки реалізація повноважень працівників поліції в адміністративно-юрисдикційній діяльності у сфері безпеки дорожнього руху пов'язана з прийняттям та застосуванням адміністративних актів, розглянемо більш детально їх види.

Процесуальні документи, які складають поліцейські під час оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, можна поділити на три види:

1) процесуальні документи у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

2) процесуальні документи, які видають у разі застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

3) процесуальні документи, які видають під час розгляду скарг на дії чи бездіяльність працівників поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

²⁶Безпека дорожнього руху: конспект лекцій з навчальної дисципліни «Безпека дорожнього руху». URL: <https://dduvs.in.ua/biblioteka/biblioteka-studenta-dduvs/lektsiyi-dduvs/>.

У справах про адміністративні правопорушення, провадження щодо яких належить до компетенції поліції, слід виділити обов'язкові та альтернативні адміністративні акти. До обов'язкових адміністративних актів потрібно віднести протокол про адміністративне правопорушення та постанову у справі про адміністративне правопорушення. До альтернативних – акти, які приймають на стадії оскарження рішень поліції.

Першим процесуальним документом, який оформляє поліцейський у справі про адміністративне правопорушення, є протокол про адміністративне правопорушення (якщо розгляд справи про адміністративне правопорушення належить до компетенції суду). Він є актом порушення процесу у справі, яку розглядають не в спрощеному порядку, та основним документом на всіх стадіях провадження у справі, який не тільки закріплює факт та є підставою для його розгляду, але й містить попередню негативну (протиправну) оцінку діяння^[27], с. 81].

Закон України «Про Національну поліцію» не містить конкретної норми, яка б визначала повноваження поліції щодо складення протоколу про адміністративне правопорушення. Лише в п. 6 ст. 35 цього Закону зазначено, що поліцейський може зупиняти транспортні засоби в разі, 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 ДТП. Натомість перелік статей КУпАП, за якими працівники Національної поліції мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення, визначено у ст. 255 цього Кодексу. Відповідно до зазначеної норми закону, складення протоколів про всі адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху віднесено до компетенції Національної поліції. Від імені Національної поліції оформляти матеріали про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, мають право поліцейські підрозділів патрульної поліції та поліцейські, на яких покладено обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, що впливає з п. 1 наказу МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі».

Звідси виникає необхідність визначити види правопорушень у

²⁷Негодченко О. В. Забезпечення прав і свобод людини органами внутрішніх справ України: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. академія МВС України, 2002. 146 с.

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які доцільно поділити на шість груп:

1) забезпечення захисту відносин громадської та особистої безпеки (наприклад, ч. 5 ст. 121, ч. 1 ст. 127, ч. 4 ст. 133 КУпАП);

2) додержання загальних правил дорожнього руху (наприклад, ч. 1-4 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 125, ч. 1-3 ст. 127 КУпАП тощо);

3) додержання спеціальних правил дорожнього руху щодо окремих його різновидів або надання послуг із перевезення (ч. 5 ст. 121, ч. 2 ст. 121, ст. 121²);

4) запобігання допуску водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, до участі в дорожньому русі (ст. 128, ч. 1, 2 ст. 129 КУпАП);

5) виконання обов'язків щодо утримання шляхів, дорожнього майна та засобів убезпечення дорожнього руху (ч. 1 ст. 139, ч. 1, 3, 4 ст. 40, ст. 141 КУпАП);

б) реалізація повноважень поліції щодо створення безпечних умов для дорожнього руху (ч. 1 ст. 128, ч. 1 ст. 139, ч. 2 ст. 140 КУпАП).

Протокол у справі про адміністративне правопорушення порівнюють з обвинувальним висновком у кримінальному процесі, тобто складанням протоколу не розпочинається стадія порушення провадження у справі про адміністративне правопорушення, а навпаки – завершується.

Протокол про адміністративне правопорушення є документом, що офіційно засвідчує факти неправомірних дій і є одним з основних джерел доказів. Факт порушення встановлюють насамперед протоколом про адміністративне правопорушення закріпленого зразка, тому його належне оформлення, чітка фіксація в ньому необхідних даних, що стосуються ознак проступку, особи, що його вчинила, мають важливе значення для правильного вирішення справи, гарантування прав учасникам процесу. Зміст протоколу визначено ст. 256 КУпАП. Так, відповідно до цієї статті в протоколі про адміністративне правопорушення зазначають: дату й місце його складення, посаду, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яку притягають до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час учинення та суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за це правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яку притягають до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначають у протоколі.

Ст. 256 КУпАП не конкретизує, які саме відомості про особу мають бути зазначені в протоколі, але відповідно до змісту бланку протоколу, а також вимог наказу МВС від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» до таких даних слід віднести: прізвище, ім'я, по батькові, рік народження й фактичне місце проживання, а також документ, що посвідчує особу.

Аналіз адміністративних матеріалів про порушення Правил дорожнього руху свідчить, що поліцейські не досить якісно складають протоколи про порушення Правил дорожнього руху. Серед типових помилок слід виділити такі: у фабулах правопорушень не вказують обставини, які б визначали склад адміністративного правопорушення, не зазначають конкретний пункт Правил дорожнього руху чи іншого нормативного акта у сфері безпеки дорожнього руху, порушення якого мало місце в діянні особи. Такі помилки призводять до того, що суд закриває провадження або ж повертає його на доопрацювання.

Узагальнюючи практику застосування судами законодавства у справах про злочини та адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, Верховний Суд України визнав правильним повернення матеріалів на доопрацювання, якщо на етапі підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення суд виявить невідповідність протоколу про адміністративне правопорушення вимогам чинного законодавства. При цьому таке рішення суду приймають у вигляді постанови²⁸.

У багатьох випадках суд не визнає доказової сили протоколу, якщо в ньому не зазначено свідків чи фіксації правопорушення за допомогою технічного засобу, що має функції фото-, відеозйомки. Натомість у ст. 256 КУпАП ця вимога записана альтернативною, адже в протоколі про адміністративне правопорушення свідків зазначають тільки якщо вони насправді є. Винятком із цього правила є оформлення протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП. У цьому випадку обов'язковою є наявність двох свідків під час здійснення поліцейським огляду на стан алкогольного сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або ж у разі відмови водія транспортного засобу від проведення огляду в закладі охорони здоров'я. В окрему групу слід

²⁸Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1 (65). С. 10.

виділити адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, які завдали потерпілому шкоди. Сюди також слід віднести створення аварійної ситуації, порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, ненадання переваги в русі пішоходам на нерегульованому пішохідному переході. Ураховуючи те, що відповідно до ч. 3 ст. 269 КУпАП потерпілого може бути опитано як свідка, наявність свідків у провадженнях за цими справами є обов'язковою.

Наведемо приклад закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 4 ст. 122 КУпАП, Першотравневим районним судом м. Чернівці. Так, відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення, ОСОБА_1 06.01.2017 о 17 год 05 хв, керуючи автомобілем НОМЕР_1, у м. Чернівці, по вул. Сагайдачного, 6, порушила вимогу дорожнього знака 2.1 «Дати дорогу», що спричинило створення аварійної обстановки, унаслідок чого змусила автомобіль «Хюндай», д.н.з. 3209, різко загальмувати та змінити напрямок руху. Працівники Управління патрульної поліції в м. Чернівці дії ОСОБА_1 кваліфікували за ч. 4 ст. 122 КУпАП.

Під час судового засідання представник ОСОБА_1 винуватості останньої у вчиненні правопорушення не визнав і суду пояснив, що громадянин ОСОБА_1 аварійної обстановки не створював та не змушував інших учасників дорожнього руху гальмувати й змінювати напрямок руху, у зв'язку з чим просив закрити провадження у справі у зв'язку з відсутністю в діях ОСОБА_1 складу адміністративного правопорушення.

Суд, заслухавши пояснення представника ОСОБА_1, дослідивши відеоматеріал, наданий Управлінням патрульної поліції в м. Чернівці, вважає, що в діях ОСОБА_1 відсутній склад адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 122 КУпАП, та з цих підстав провадження у справі підлягає закриттю²⁹.

Своє рішення суд обґрунтував тим, що у справі про адміністративне правопорушення недостатньо доказів; особа, яку притягують до відповідальності, не погоджується з правопорушенням; на відеозаписі правопорушення, наданому патрульною поліцією, відсутній момент учинення правопорушення, зокрема створення аварійної ситуації, за якої інші учасники дорожнього руху змушені були різко змінювати швидкість чи напрямок руху. Інші докази у справі про адміністративне правопорушення відсутні.

Наступним адміністративним актом у справі про адміністративне правопорушення є винесення постанови уповноваженою посадовою

²⁹Постанова Першотравневого районного суду м. Чернівці від 20 березня 2017 р. (справа № 3/725/486/17). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65429812>.

особою поліції. Ці адміністративні акти виносять за результатами розгляду справи, їх поділяють на такі види:

- 1) про накладення адміністративного стягнення;
- 2) про закриття справи;
- 3) про застосування заходів впливу, передбачених ст. 24-1 КУпАП.

Поліцейські уповноважені виносити тільки перші два види постанов, адже третій може виносити тільки суд щодо неповнолітніх.

Далі розглянемо зміст постанови у справі про адміністративне правопорушення, його особливості у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, недоліки законодавства, що закріплює вимоги до постанов у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Відзначимо відмінність постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Її зміст визначено в ч. 2 і 3 ст. 283 КУпАП, а постанови у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, крім цього, у ч. 3 указаної статті. Отже, основними реквізитами постанови у справі про адміністративні правопорушення є найменування органу (посадової особи), який виніс постанову, дата розгляду справи; відомості про особу, щодо якої розглядають справу; опис обставин, установлених під час розгляду справи; зазначення нормативного акта, який передбачає відповідальність за це адміністративне правопорушення; прийняте у справі рішення. Крім цих реквізитів, постанова у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинна містити відомості про:

- дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення;
- транспортний засіб, який зафіксовано в момент учинення правопорушення (марка, модель, номерний знак);
- технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис;
- розмір штрафу та порядок його сплати;
- правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження;
- відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу [³⁰, с. 107].

Як бачимо, у постанові у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху повинна міститися інформація про технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис правопору-

³⁰Гаркуша В. В. Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 270 с.

шення, навіть якщо це правопорушення зафіксоване не в автоматичному режимі.

Наступна категорія адміністративних актів поліції у сфері безпеки дорожнього руху – акти, які видають у разі застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Зазначимо, що до заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести:

- заходи, яких уживають виключно під час провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- заходи, яких уживають у провадженнях і щодо інших правопорушень.

До перших належать: тимчасове вилучення посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, які знижують їх увагу та швидкість реакції.

До другої групи слід віднести адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів.

Ми розглянемо тільки першу групу заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, оскільки їх найчастіше використовують під час провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Такий захід забезпечення провадження, як тимчасове вилучення посвідчення водія, здійснюють поліцейські під час оформлення протоколу про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, за яке відповідно до КУпАП передбачено санкцію у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами.

На практиці інколи трапляються випадки, коли особа не пред'являє поліцейському посвідчення водія. У цьому разі поліцейський додатково вносить постанову про притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 126 КУпАП. Також трапляються випадки, коли водій має два примірники посвідчення водія. Наприклад, під час втрати посвідчення водія особа отримує дублікат, а потім знаходить оригінал. Якщо особу суд позбавляє права керування транспортним засобом і вилучає один примірник посвідчення водія, вона продовжує використовувати другий. Раніше це становило певну проблему для правоохоронних органів, але з розвитком баз даних поліції та вдосконаленням їх використання під час патрулювання сьогодні не викликає особливих труднощів.

Більш проблемним є застосування такого заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, як тимчасове затримання транспортного засобу. Підставою для його здійснення є вчинення водієм одного з правопорушень, перелік яких визначено у ст. 265-2 КУпАП. При цьому Закон передбачає два способи здійснення цього заходу – шляхом блокування транспортного засобу або шляхом доставляння його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку. Останній спосіб дозволений виключно в разі розміщення транспортного засобу на проїзній частині, що суттєво перешкоджає дорожньому руху. Реалізації цього заходу забезпечення провадження сьогодні бракує наявності відповідних технічних засобів, які б дозволяли блокувати ТЗ. До того ж виникає питання про відповідальність за збереження транспортного засобу на період його тимчасового затримання шляхом блокування технічними засобами. Адже за законом поліцейський може здійснити тимчасове затримання транспортного засобу до трьох днів, а за цей час транспортним засобом можуть незаконно заволодіти, пограбувати чи, скажімо, розібрати на запчастини. Також існує проблема, коли власник транспортного засобу не з'являється за останнім. Така ситуація може виникнути як у разі тимчасового затримання транспортного засобу шляхом його блокування, так і в разі доставляння його для зберігання на тимчасовий майданчик чи стоянку за допомогою автомобіля-евакуатора. Найчастіше це трапляється тоді, коли особа придбала транспортний засіб за довіреністю чи взагалі без неї (шляхом передачі свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу), а зв'язок із власником транспортного засобу розірвано, чи він перебуває в іншому місці.

Ст. 265-2 КУпАП передбачає, що подання звернення про повернення транспортного засобу, а також саме повернення транспортного засобу є безкоштовним. На практиці особі все ж таки доведеться заплатити кошти під час повернення свого транспортного засобу. Ці кошти будуть нараховані за транспортування транспортного засобу для зберігання до спеціального майданчика чи стоянки за допомогою автомобіля-евакуатора, а також за час самого зберігання транспортного засобу на спеціальному майданчику. Із точки зору законності вважаємо, що така практика не суперечить чинному законодавству, адже при цьому за саме повернення транспортного засобу кошти не стягують, а щодо оплати за транспортування та зберігання транспортного засобу в Законі нічого не сказано. Із точки зору справедливості цієї норми та практики її реалізації вважаємо, що є певні суперечності, тому що часто буває так, що повернення транспортного засобу настільки затягується, що сума за

його зберігання стає більшою за реальну вартість самого ТЗ.

Оскільки стадія оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення є альтернативною, то й адміністративні акти на цій стадії також є альтернативними. До них слід віднести:

1) мотивований висновок про результати розгляду звернення громадян (висновок службової перевірки);

2) висновок службового розслідування в тому разі, якщо таке було проведено;

3) відповідь за результатами розгляду звернення громадянина за підписом керівника органу, до якого було подано звернення, або його заступника;

4) довідка про надання усної відповіді у випадку, якщо таку надавали.

Мотивований висновок про результати розгляду звернення громадян, який має містити об'єктивний аналіз усіх зібраних матеріалів, складається з трьох частин:

1) описової, у якій зазначають назву посади, спеціальне звання, прізвище, ініціали посадової особи, яка здійснювала перевірку; дату початку й закінчення перевірки; повні дані про автора звернення (прізвище, ім'я, по батькові, число, місяць, рік народження, місце роботи, навчання, категорія – пенсіонер, інвалід, учасник війни тощо);

2) мотивувальної, яка починається словом «Установив» та відображає дані про: дату надходження до підрозділу патрульної поліції скарги громадянина, суть порушеного питання (питань); інформацію, що була отримана в ході перевірки скарги; причини й умови, що сприяли порушенню прав громадянина; ужиті заходи реагування на правопорушення, виявлені під час перевірки; наслідки розгляду звернення;

3) резолютивної, яка починається словами «Вважав би» та викладає мотивовані пропозиції щодо: доцільності закінчення (продовження) перевірки за скаргою; надання відповіді авторові звернення; скерування матеріалів перевірки за скаргою (до справи підрозділу патрульної поліції, до матеріалів попередньої перевірки тощо)³¹.

Таку ж структуру має і висновок службового розслідування, але зі своїми особливостями. Так, описово-мотивувальна частина висновку в кожному конкретному випадку відображає особливості справи. За загальним правилом, у цій частині висновку викладають: сутність скарги, обставини вчинення неправомірних дій чи бездіяльності працівника па-

³¹ Положення про порядок роботи зі зверненнями громадян і організації їх особистого прийому в системі Міністерства внутрішніх справ України: наказ МВС України від 10.10.2004 № 1177. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1361-04>.

трульної поліції або навпаки – обставини, що вказують на правомірність його дій.

У резолютивній частині висновку службового розслідування вказують:

– чи вбачають наявність порушень законодавства в діянні працівника патрульної поліції під час провадження у справі про адміністративне правопорушення, якщо так, то якої саме норми;

– який вид стягнення передбачено накладати на винного працівника поліції;

– задоволення (часткове задоволення) чи незадоволення скарги, у тому числі прийняте рішення про скасування чи не скасування постанови у справі про адміністративне правопорушення;

– надсилання відповіді заявнику.

Відповідь за результатами розгляду звернення також потрібно вважати адміністративним актом, оскільки саме цей документ надсилають заявникові, який має право оскаржити рішення, викладене в цьому документі.

Зазначимо, що заявник має право подати скаргу одночасно і до вищого підрозділу поліції, і до суду.

Таким чином, ми розглянули процесуальні документи, які складають працівники поліції під час оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. До них належать:

1) процесуальні документи у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

2) процесуальні документи, які видають у разі застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

3) процесуальні документи, які видають під час розгляду скарг на дії чи бездіяльність працівників поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Питання для самоконтролю

1. Зазначте, у чому полягає компетенція поліції щодо оформлення адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.
2. Назвіть правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, щодо яких поліція має право складати протоколи про адміністративні правопорушення.
3. Назвіть правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, щодо яких поліція має право виносити постанови у справі про адміністративні правопорушення.
4. Зазначте, які існують форми діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.
5. Укажіть, які методи діяльності використовує поліція під час нагляду за безпекою дорожнього руху.
6. Назвіть заходи особистої безпеки працівників поліції під час нагляду за безпекою дорожнього руху, зазначте, у чому вони полягають.
7. Укажіть, які процесуальні документи складають поліцейські під час оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

3. СКЛАД ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ ЩОДО ОКРЕМИХ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Загальна характеристика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

Оскільки адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є найбільш поширеними серед усіх адміністративних правопорушень, працівники поліції значну частину свого робочого часу відводять саме на забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зосереджуючи зусилля на виявленні та припиненні порушень Правил дорожнього руху, притягнення винних до відповідальності. Цю діяльність можна назвати адміністративно-деліктним провадженням поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Даючи характеристику такої діяльності поліції, перш за все потрібно визначити правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими належить до компетенції Національної поліції, та охарактеризувати їх ознаки.

Порушення Правил дорожнього руху найбільш поширені серед усіх адміністративних правопорушень. За даними аналізу адміністративно-юрисдикційної практики, домінуючим видом адміністративного стягнення є штраф. Стягнення адміністративних штрафів на користь держави за порушення Правил дорожнього руху України є узаконеним видом реакції держави на вчинення проступків в адміністративно-деліктному законодавстві. Із цього випливає, що найбільшу частку в загальному обсязі роботи патрульної поліції складає провадження у справах про адміністративні правопорушення, основним заходом примусу яких є накладення штрафу. Згідно з нормами КУпАП, важливу роль відіграють провадження у сфері безпеки дорожнього руху.

Під **юридичною характеристикою** адміністративного правопорушення розуміють установлену адміністративним законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, за наявності яких діяння можна вважати адміністративним правопорушенням.

Елементами складу адміністративного проступку є:

– об'єкт;

- об'єктивна сторона;
- суб'єкт;
- суб'єктивна сторона.

У КУпАП окремо не виділено групу складів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Глава 10 КУпАП, яка містить склади правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, має назву «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». Але в цій главі можна виділити групу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху – це ст. 121-133², 139-142.

Об'єктом адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху є суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, установлений порядок використання транспортних засобів, утримання, користування та охорона автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів.

Обов'язковою ознакою **об'єктивної сторони правопорушення** у сфері дорожнього руху є діяння, яке може бути вчинене як шляхом дії – порушення правил проїзду перехресть, перевищення швидкості, випуск на лінію транспортних засобів тощо, так і шляхом бездіяльності – ухилення від проходження огляду на стан сп'яніння та ін. Такі діяння завжди несуть загрозу для функціонування інституції безпеки дорожнього руху, установленого порядку використання транспортних засобів, здоров'ю громадян, завдають шкоди довкіллю та майну. До основних із них можна віднести такі:

- керування транспортним засобом, що має несправності гальмової або кермової системи, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (за темної пори доби) чи інші технічні несправності, із якими відповідно до встановлених правил експлуатацію його заборонено, або якщо він переобладнаний із порушенням відповідних правил, норм і стандартів;

- керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

- порушення правил перевезення пасажирів на автобусному маршруті чи в режимі таксі;

- керування транспортним засобом, який підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов;

- порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами, перевезення пасажирів понад максимальну кількість, порушення визначеного порядку встановлення й використання на транспорті засобів спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв;

- керування транспортним засобом, не зареєстрованим або не пе-

реєстрованим в установленому порядку, ідентифікаційні номери складових частин якого не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим;

– перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, порушення правил переїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника, невиконання водіями вимог поліцейського;

– порушення Єдиних правил ремонту й утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони тощо.

Наступною ознакою адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суспільна шкідливість. Саме з порушень Правил дорожнього руху України починаються ДТП, які ставлять під загрозу життя і здоров'я людей, завдають збитків матеріальним ресурсам суспільства. У результаті їх учинення зазнають пошкодження транспортні засоби, дороги, відбуваються затримки руху транспортних засобів. На ступінь суспільної шкідливості проступків впливають їх повторність чи неодноразовість, форма вини правопорушника та інші обставини [32, с. 182].

Ще однією обов'язковою ознакою правопорушення є протиправність. Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху закріплені в главі 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». За кожне таке правопорушення передбачено конкретне стягнення у статті, яка закріплює адміністративну відповідальність за порушення того чи іншого пункту ПДР України.

Більшість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху мають формальний склад, тобто вважаються закінченими після вчинення відповідного діяння, яке порушує чинне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху. Деякі правопорушення, такі як порушення Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх

³²Адміністративно-юрисдикційна діяльність міліції громадської безпеки: навч. посіб. / С. М. Алфьоров, Т. П. Мінка, Р. В. Миронюк; за заг. ред. С. М. Алфьорова; Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. Харків: Право, 2014. 304 с.

споруд чи іншого майна, порушення Правил дорожнього руху, що спричинило створення аварійної обстановки, мають матеріальний склад. Такі правопорушення вважають закінченими, коли настали відповідні наслідки. При цьому важливо встановити причинно-наслідковий зв'язок між діями та наслідками.

Час, місце та спосіб учинення правопорушення є факультативними ознаками об'єктивної сторони, вони не обов'язкові для правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху й не впливають на їх кваліфікацію.

Суб'єктом адміністративного правопорушення на транспорті є, як і в переважній більшості адміністративних правопорушень, фізична осудна особа, яка на момент учинення делікту досягла шістнадцятирічного віку. Водночас суб'єктом може бути й спеціальний суб'єкт – посадова особа, яка відповідно до своїх повноважень відповідає за безпеку роботи транспорту, ремонт або утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; громадяни-суб'єкти господарської діяльності, а також спеціальним суб'єктом вважають водія транспортного засобу, тобто особу, яка в установленому порядку отримала дозвіл на керування транспортним засобом – посвідчення водія відповідної категорії тощо. Відповідно до ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», право на керування транспортними засобами надають: мототранспортними засобами й мотоколясками, – **із шістнадцятирічного віку**; автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення більше восьми пасажирів), – **із вісімнадцятирічного віку**; автомобілями з причепами або напівпричепами, а також тими, що призначені для перевезення великогабаритних, велико-вагових і небезпечних вантажів, – **із дев'ятнадцятирічного віку**; автобусами, трамваями й троллейбусами, – **із двадцятидворічного віку**. Ці положення та вимоги до вікового цензу продубльовані в п. 2.13 Правил дорожнього руху³³.

Суб'єктивна сторона правопорушення відзначається ставленням до вчиненого діяння та наслідків (для матеріальних) правопорушень і характеризується наявністю вини. Вина є обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони правопорушення й проявляється у формі умислу або необережності, визначення яких наведено у ст. 10 та 11 КУпАП. Для правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху щодо діянь у вигляді порушень Правил дорожнього руху вина може бути як у формі умислу, так і у формі необережності. Факультативними елементами суб'єктивної сторони адміністративного проступку є мотив та мета пра-

³³Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

випорушення, але вони не є обов'язковими для правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та не впливають на їх кваліфікацію.

Адміністративну відповідальність реалізують шляхом накладення на правопорушника певного виду адміністративного стягнення, яке є санкцією (елемент конструкції норми) за скоєння адміністративного проступку, передбаченого КУпАП. Повноваження з накладання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху на суб'єкта проступку мають органи Національної поліції та районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди (судді). Від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення й накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів та підрозділів Національної поліції, які володіють спеціальними званнями відповідно до покладених на них повноважень. Адміністративне стягнення може бути накладено на фізичних осіб – громадян України; іноземців та осіб без громадянства; посадових осіб; юридичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів унесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу – належний користувач транспортного засобу.

Адміністративне правопорушення, учинене посадовою особою, одночасно є й дисциплінарним проступком, оскільки при цьому порушено правила, забезпечення виконання яких належить до її службових обов'язків.

3.2. Склад та характеристика окремих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Відповідно до КУпАП правопорушеннями, віднесеними до сфери забезпечення безпеки дорожнього руху, є: порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ст. 121); експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах (ст. 121-1); порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2); перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху (ст. 122); невиконання водіями вимог про зупинку (ст. 122-2); залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4); порушення вимог законодавства, щодо встановлення і вико-

ристання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв (ст. 122-5); порушення правил руху через залізничні переїзди (ст. 123); порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124); інші порушення правил дорожнього руху (ст. 125); керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами (ст. 126); порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і пого-ничачами тварин (ст. 127); випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством (ст. 128); допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом (ст. 129); керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130); порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами (ст. 132-1); пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення (ст. 139); порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт (ст. 140)³⁴.

Далі розглянемо правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, які найчастіше зустрічаються в правозастосовній практиці Національної поліції.

Ст. 121 КУпАП. Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами

Ця стаття передбачає адміністративну відповідальність за адмініс-

³⁴Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.84 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

тративні проступки, що посягають на безпеку дорожнього руху, безпечну експлуатацію джерел підвищеної небезпеки та встановлені законом положення щодо використання транспортних засобів. Із метою забезпечення безпеки дорожнього руху та особистої безпеки учасників дорожнього руху на законодавчому рівні закріплено положення та вимоги до експлуатації транспортних засобів.

Об'єктом цього адміністративного проступку є суспільні відносини щодо порушення водієм правил експлуатації транспортних засобів.

Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення, передбачена в ч. 1, передбачає діяння у вигляді активних дій водія щодо порушення встановлених правил експлуатації транспортних засобів. Мова йде про керування транспортними засобами з технічними несправностями:

- 1) гальмової системи;
- 2) системи кермового керування;
- 3) тягово-зчіпного пристрою;
- 4) зовнішніх світлових приладів (за темної пори доби);
- 5) іншими технічними несправностями, із якими відповідно до

встановлених правил експлуатація ТЗ заборонена.

Також одним з елементів об'єктивної сторони є переобладнання транспортного засобу з порушенням відповідних правил, норм і стандартів.

Відповідно до ст. 29 ЗУ «Про дорожній рух», до участі в дорожньому русі допускають транспортні засоби, конструкція й технічний стан яких відповідають вимогам чинних в Україні правил, норм і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а в разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль (винятком є транспортні засоби, які не потребують такого огляду)³⁵.

Згідно з п. 31.1 Правил дорожнього руху, технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації³⁶.

Відповідно до ст. 37 ЗУ «Про дорожній рух» заборонено експлуа-

³⁵ Про дорожній рух: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 31, ст. 338.

³⁶ Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

тацію незареєстрованих (неперереєстрованих) транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені чи підроблені, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає встановленим вимогам, або з номерними знаками, які закріплені у не встановлених для цього місцях, закриті іншими предметами чи забруднені, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернуті чи не освітлені, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках, передбачених законодавством, без чинного на території України поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка») ³⁷.

ВАЖЛИВО! *Заборонено експлуатацію транспортного засобу в разі його виготовлення чи переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил чи нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху; якщо він не пройшов обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю); якщо номерні знаки не відповідають вимогам відповідних стандартів; у разі порушення порядку встановлення й використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв (п. 31.3 Правил дорожнього руху України).*

Також заборонено експлуатацію транспортних засобів за наявності технічних несправностей гальмової системи, кермового керування, зовнішніх світлових приладів, склоочисників і склообмивачів вітрового скла, коліс і шин, двигуна та інших елементів конструкції (п. 31.4 ПДР).

У ст. 32 ЗУ «Про дорожній рух» указано, що переобладнання транспортних засобів (тобто зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установаження кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання й номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на цей транспортний засіб) повинно відповідати правилам, нормативам і стандартам України ³⁸.

У п. 30.1 Правил дорожнього руху передбачено, що власники механічних транспортних засобів і причепів до них повинні зареєструвати (перереєструвати) їх в уповноваженому органі МВС незалежно від їх технічного стану протягом 10 діб із моменту придбання (отримання), митного оформлення або переобладнання чи ремонту, якщо необхідно внести зміни до реєстраційних документів.

³⁷Про дорожній рух: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1993. № 31, ст. 338.

Переобладнання транспортних засобів потрібно узгоджувати з територіальними органами з надання сервісних послуг МВС (п. 32.2 Правил дорожнього руху України)³⁸.

Також потрібно зазначити, що відповідно до Правил дорожнього руху України, а саме розділу 31, експлуатацію транспортного засобу заборонено як за технічних несправностей, які насправді можуть призвести до аварійної ситуації чи ДТП, так і за незначних несправностей, наприклад, за відсутності передбачених конструкцією брудозахисних фартухів і бризковиків чи медичної аптечки з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена.

Тому потрібно пам'ятати, що законодавець передбачив інститут малозначності правопорушення, і в подібних випадках (крім повторного протягом року вчинення правопорушення) його застосовувати. Але на практиці трапляються випадки, коли особу позбавляють права керування транспортним засобом за подібні незначні технічні несправності транспортного засобу, якщо правопорушення вчинено повторно протягом року. Наведемо приклад рішення судді Бабушкінського суду м. Дніпро у провадженні № 3/200/1052/17 від 14.03.2017. Відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення від 01.02.2017, водій ОСОБА_1 01.02.2017 о 06 год 05 хв у м. Дніпро, пр. Б. Хмельницького, керував транспортним засобом «РУТА 25D», д/н НОМЕР_1, у несправному стані, а саме: експлуатація транспортного засобу, що має технічні несправності (тріщини лобового скла зі сторони водія). Це порушення скоїв повторно протягом року, чим порушив п. 31.1 Правил дорожнього руху України та ч. 4 ст. 121 КУпАП.

Розглянувши матеріали справи, суд дійшов висновку, що вина ОСОБА_1 у скоєнні правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 121 КУпАП, яке полягає в порушенні Правил дорожнього руху, доведена повністю та підтверджена протоколом про адміністративне правопорушення. Ураховуючи це, суд постановив: ОСОБУ_1, ІНФОРМАЦІЯ_1, притягнути до адміністративної відповідальності за ст. 121, ч. 4, КУпАП та накладати на неї адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на три місяці³⁹.

Об'єктивна сторона ч. 2 цієї статті передбачає дії водія у вигляді керування транспортним засобом, який використовують для надання послуг із перевезення пасажирів, що має технічні несправності, перед-

³⁸Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

³⁹Постанова Бабушкінського районного суду Дніпропетровської області від 14 березня 2017 р. (Справа № 200/3089/17-п). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65451530>.

бачені ч. 1 цієї статті, або технічний стан та обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, Правил дорожнього руху й технічної експлуатації. Тобто якщо водій експлуатує транспортний засіб, який використовується для надання послуг із перевезення пасажирів та який має технічні несправності транспортного засобу, передбачені в п. 31.3, 31.4 Правил дорожнього руху України, то його дії підлягають спеціальній кваліфікації, передбаченій цією частиною.

Об'єктивна сторона проступку, передбаченого ч. 3 зазначеної статті, передбачає керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов.

Відповідно до ст. 35 ЗУ «Про дорожній рух», транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, підлягають обов'язковому технічному контролю⁴⁰.

Обов'язковому технічному контролю НЕ підлягають:

1) легкові автомобілі всіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) до них (крім таксі та автомобілів, які використовують для перевезення пасажирів або вантажів із метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби – незалежно від строку експлуатації;

2) легкові автомобілі, які використовують для перевезення пасажирів або вантажів із метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонн, причепа до них – зі строком експлуатації до двох років;

3) технічні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України «Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України».

Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» від 30 січня 2012 року № 137 устанавлює періодичність проходження обов'язкового технічного контролю. Такою періодичністю є:

- для легкових автомобілів, які використовують для перевезення пасажирів або вантажів із метою отримання прибутку, зі строком експлуатації більше двох років – кожні два роки;

- для вантажних автомобілів незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонн, причепів до них зі строком експлуатації

⁴⁰Про дорожній рух: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 31, ст. 338.

більше двох років – кожні два роки;

- для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонн, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації – щороку;
- для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації – двічі на рік.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ! *Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового й кермового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.*

П. 31.3 Б Правил дорожнього руху передбачає заборону експлуатації транспортних засобів, якщо вони не пройшли обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю).

Ч. 4 передбачає діяння у вигляді вчинення активних дій щодо правопорушення, передбаченого ч. 1-3 цієї статті, учиненого повторно протягом року. Тобто якщо водій, експлуатуючи транспортний засіб, допустив порушення, передбачені ч. 1-3 цієї статті (керування транспортним засобом із технічними несправностями або його переобладнання з порушенням правил, норм та стандартів, непроходження обов'язкового технічного контролю, якщо його проходження є обов'язковим та ін.), при цьому був притягнутий до адміністративної відповідальності за аналогічне правопорушення й постанова набрала законної сили, та протягом року вчинив нове, то його дії слід кваліфікувати за цією частиною.

Об'єктивна сторона ч. 5 передбачає діяння у вигляді бездіяльності водія щодо порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами. Водій зобов'язаний під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі – у застебнутому мотошоломі.

Ці положення знайшли відображення в п. 2.3 В Правил дорожнього руху України, а саме: для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголівники, ремені безпеки), користуватися ними й не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки. У положеннях, передбачених п. 2.3 Г, зроблено акцент на тому, що під час руху на мотоциклі або

мопеді водій зобов'язаний бути в застібнутому мотошоломі й не перевозити пасажирів без застібнутих мотошоломів⁴¹.

ВИНЯТОК! *Дозволено не пристібатися в населених пунктах водіям і пасажиром з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливають користування ременями безпеки, водіям і пасажиром оперативних та спеціальних транспортних засобів.*

Якщо заводом-виробником не передбачено обладнання транспортного засобу засобами пасивної безпеки, то водій та пасажир не будуть нести адміністративну відповідальність за ці діяння. Також якщо водій або пасажир, які рухаються на мотоциклі або мопеді, одягнені в мотошоломи, але вони не зафіксовані та не застібнуті, то до цих суб'єктів будуть ужиті заходи адміністративного примусу.

Об'єктивна сторона ч. 6 цієї статті передбачає вчинення водієм суспільно шкідливих діянь у вигляді бездіяльності, а саме за керування транспортним засобом:

- 1) не зареєстрованим або не перереєстрованим в Україні в установленому порядку;
- 2) без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів;
- 3) із номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці;
- 4) із номерним знаком, закритим іншими предметами, у тому числі з нанесенням покриття або застосуванням матеріалів, що перешкоджають чи ускладнюють його ідентифікацію;
- 5) із забрудненим номерним знаком, що не дозволяє чітко визначити його символи з відстані двадцяти метрів;
- 6) із перевернутим номерним знаком;
- 7) із неосвітленим номерним знаком.

Правилами дорожнього руху України, а саме положенням п. 2.9 В, встановлено заборону водію керувати транспортним засобом, не зареєстрованим в уповноваженому органі МВС, або таким, що не пройшов відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість її проведення, а також без номерного знака або з номерним знаком, що: не належить цьому засобу; не відповідає вимогам стандартів; закріплений не в установленому для цього місці; закритий іншими предметами чи забруднений, що не дає змоги чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів; неосвітлений (у темну пору доби або в умовах не-

⁴¹Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

достатньої видимості) чи перевернутий⁴².

ВАЖЛИВО! *Заборонено змінювати розміри, форму, позначення, колір і розміщення номерних знаків, крім випадку закріплення заднього номерного знака на додатковому обладнанні, що призначене для тимчасового перевезення багажу або вантажу, наносити на них додаткові позначення або закривати їх, вони повинні бути чисті й достатньо освітлені.*

Ч. 7 передбачає накладення адміністративного стягнення за вчинення водієм будь-якого з діянь, передбачених ч. 6 цієї статті, учинених повторно протягом року.

Наприклад, водій здійснював рух на транспортному засобі з номерним знаком, що неосвітлений у темну пору доби, повторно, при цьому протягом року вже був притягнутий до адміністративної відповідальності за вчинення аналогічного порушення, чим порушив п. 2.9 В Правил дорожнього руху України.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ! *Кваліфікуючою особливістю є набрання постановою у справі про адміністративне правопорушення за ч. 6 ст. 121 КУпАП законної сили. Якщо водій учинить діяння, передбачені ч. 6 цієї статті, після набрання постановою законної сили, тобто пройде термін оскарження рішення суб'єкта владних повноважень, то порушенню останнього слід надавати правову оцінку за ч. 7 ст. 121 КУпАП⁴³.*

Об'єктивна сторона ч. 8 являє собою керування водієм транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, установлені Митним кодексом України, а саме: порушено строки його тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортний засіб використовують для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортний засіб передано у володіння, користування або розпорядження особі, яка не ввозила його на митну територію України або не поміщувала в митний режим транзиту.

Чинним законодавством передбачено обов'язок водія не допускати випадків керування транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, установлені Митним кодексом України, а саме: порушено строки його тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортний засіб використовують для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортний засіб передано у володіння, користування або розпорядження особі, яка

⁴²Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

⁴³Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.84 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

не ввозила його на митну територію України або не поміщувала в митний режим транзиту (ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух»).

Під час виявлення порушення, а саме керування водієм транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, установлені Митним кодексом України, поліцейський зобов'язаний віднайти таке порушення в цьому кодифікованому законі та під час складання акта процесуальної дії обов'язково застосовувати його положення.

ЗАПАМ'ЯТАЙТЕ! *У питанні щодо адміністративної відповідальності за порушення митних правил, а саме керування водієм транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, регульовальним нормативно-правовим актом є Митний кодекс України.*

Об'єктивна сторона ч. 9 полягає у вчиненні водієм діянь, передбачених ч. 8 цієї статті, – керування транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, установлені Митним кодексом України, а саме: порушено строки його тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортний засіб використовують для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортний засіб передано у володіння, користування або розпорядження особі, яка не ввозила його на митну територію України або не поміщувала в митний режим транзиту, при чому повторно протягом року. Обов'язковою кваліфікуючою ознакою є повторність учинення порушення після набрання постановою у справі про адміністративне правопорушення законної сили.

Діяння, учинені водієм щодо порушення правил перевезення дітей, являють собою об'єктивну сторону ч. 10 цієї статті.

Правила дорожнього руху забороняють перевозити дітей, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку, – у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, без використання спеціальних засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на передньому сидінні легкового автомобіля – без використання зазначених спеціальних засобів; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда.

На законодавчому рівні правовий статус дитини закріплено за особою до досягнення нею вісімнадцятирічного віку. Але положення Правил дорожнього руху встановлюють граничний віковий ценз дитини, яку можна перевозити як пасажирів в транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, без використання цих засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, або перевозити її на задньому сидінні мотоцикла чи мопеда, чи на передньому сидінні легкового автомобіля без використання ременів безпеки, – це дванад-

цять років.

Об'єктивна сторона ч. 11 полягає у вчиненні діянь водієм у вигляді бездіяльності щодо порушення правил перевезення дітей, при цьому вчинених повторно протягом року після вчинення такого порушення. Якщо водій порушив правила перевезення дітей протягом року після вчинення такого порушення, то обов'язковою для застосування ч. 11 є попередня постанова у справі про адміністративне правопорушення, яка повинна набрати законної сили, тобто особа, яку притягнули до адміністративної відповідальності, з власних мотивів не скористалась правом на оскарження та пройшов десятиденний термін.

Одним з основних елементів об'єктивної сторони всіх порушень є транспортний засіб. Розглядаючи диспозицію цієї статті, можемо бачити примітку: «Під транспортним засобом слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї та тролейбуси, а також мотоцикли».

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і(або) вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів⁴⁴.

Суб'єкт адміністративного проступку – спеціальний (водій транспортного засобу, тобто особа, яка в установленому порядку отримала дозвіл на керування транспортним засобом – посвідчення водія відповідної категорії тощо). Відповідно до ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» право на керування транспортними засобами надають: мототранспортними засобами й мотоколясками – із шістнадцятирічного віку; автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення більше восьми пасажирів), трамваями й тролейбусами – із вісімнадцятирічного віку; автобусами й вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення більше восьми пасажирів, – із дев'ятнадцятирічного віку. Аналогічні положення знайшли відображення в п. 2.13 Правил дорожнього руху.

Суб'єктивну сторону правопорушення, передбаченого ст. 121 КУпАП, визначають у формі умислу або необережності.

Ст. 122 КУпАП. Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху⁴⁵

⁴⁴Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

⁴⁵Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.84 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

Об'єктом адміністративного правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Відносини, передбачені цією статтею, є найбільш розповсюдженими серед усіх порушень Правил дорожнього руху.

Об'єктивна сторона ч. 1 зазначеної статті являє собою ряд самостійних діянь, які не залежать одне від одного та мають свої кваліфікуючі ознаки. Цими діяннями є:

- 1) перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину;
- 2) порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг;
- 3) порушення правил перевезення вантажів;
- 4) буксирування транспортних засобів;
- 5) зупинки, стоянки;
- 6) проїзд пішохідних переходів;
- 7) ненадання переваги в русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах;
- 8) порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками.

Кожну дію можна розглядати як порушення певного пункту Правил дорожнього руху. Так, перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину в місті є порушенням п. 12.4 ПДР: *У населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 50 км/год.*

У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. Поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені **знаком 5.47**, дозволено рух зі швидкістю:

- а) автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям із причепом і мотоциклам – не більше 80 км/год;
- б) транспортним засобам, якими керують водії зі стажем до 2 років, – не більше 70 км/год;
- в) вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам – не більше 60 км/год;
- г) автобусам (за винятком мікроавтобусів) – не більше 90 км/год;
- г) іншим транспортним засобам: на автомобільній дорозі, що позначена дорожнім **знаком 5.1**, – не більше 130 км/год, на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою, – не більше 110 км/год, на інших автомо-

більших дорогах – не більше 90 км/год.

Під час буксирування швидкість не повинна перевищувати 50 км/год⁴⁶.

ВАЖЛИВО! Відповідно до Правил дорожнього руху, водій під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху повинен враховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, який перевозить, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

Наступними за поширенням є порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг. Розділи 33 та 34 містять перелік дорожніх знаків та різновиди дорожньої розмітки.

Так, дорожні знаки поділяють на:

а) попереджувальні – інформують водіїв про наближення до небезпечної ділянки дороги й характер небезпеки. Під час руху по цій ділянці необхідно вжити заходів для безпечного проїзду;

б) знаки пріоритету – установлюють черговість проїзду перехресть, перехрещень проїзних частин або вузьких ділянок дороги;

в) заборонні – запроваджують або скасовують певні обмеження в русі;

г) наказові – показують обов'язкові напрямки руху або дозволяють деяким категоріям учасників рух по проїзній частині чи окремих її ділянках, а також запроваджують або скасовують деякі обмеження;

г) інформаційно-вказівні – запроваджують або скасовують певний режим руху, а також інформують учасників дорожнього руху про розташування населених пунктів, різних об'єктів, територій, де діють спеціальні правила;

д) знаки сервісу – інформують учасників дорожнього руху про розташування об'єктів обслуговування;

е) таблички до дорожніх знаків – уточнюють або обмежують дію знаків, разом із якими вони встановлені.

Дорожні розмітки поділяють на горизонтальні та вертикальні й використовують окремо або разом із дорожніми знаками, вимоги яких вони підкреслюють або уточнюють.

Горизонтальна дорожня розмітка встановлює певний режим і порядок руху. Її наносять на проїзній частині або по верху бордюру у вигляді ліній, стрілок, написів, символів тощо фарбою чи іншими матеріалами відповідного кольору згідно з п. 1 розділу 34 Правил дорожнього руху.

⁴⁶Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

Вертикальна розмітка у вигляді смуг білого й чорного кольору на дорожніх спорудах та елементах обладнання доріг призначена для зорового орієнтування.

ВАЖЛИВО! *Дорожня розмітка повинна бути видимою для учасників дорожнього руху як у світлу, так і в темну пору доби на відстані, що забезпечує безпеку руху. На ділянках доріг, на яких є труднощі видимості для учасників дорожнього руху дорожньої розмітки (сніг, бруд тощо) або дорожня розмітка не може бути відновленою, встановлюють відповідні за змістом дорожні знаки.*

Порушення правил перевезення вантажів є суспільно шкідливими діями або бездіяльністю, учиненими водієм транспортного засобу щодо неналежного виконання обов'язку розташування й кріплення вантажу, невжиття заходів із запобігання його випадінню, волочінню чи травмуванню осіб, які супроводжують вантаж, створенню перешкод для руху. Правила дорожнього руху (п. 22.3) містять положення із зазначенням умов, за яких дозволено перевезення вантажу. Такими умовами є: якщо вантаж не наражає на небезпеку учасників дорожнього руху; не порушує стійкості транспортного засобу й не ускладнює керування ним; не обмежує водієві оглядовості; не закриває зовнішніх світлових приладів, світлоповертачів, номерних і розпізнавальних знаків, а також не перешкоджає сприйманню сигналів, які подають рукою; не створює шуму, не піднімає пилу та не забруднює проїзну частину й навколишнє середовище⁴⁷.

НЕОБХІДНО ЗНАТИ! *Вантаж, що виступає за габарити транспортного засобу спереду або ззаду більш як на 1 м, а за шириною перевищує 0,4 м від зовнішнього краю переднього або заднього габаритного ліхтаря, повинен бути позначений сигнальними щитками або прапорцями розміром 400x400 мм із нанесеними по діагоналі червоними й білими смугами, що чергуються (ширина – 50 мм), а в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – світлоповертачами або ліхтарями: спереду білого кольору, ззаду – червоного, збоку – оранжевого.*

Порушення правил буксирування транспортних засобів полягає у вчиненні діянь водієм транспортного засобу щодо неналежного переміщення одним транспортним засобом іншого транспортного засобу, що не належить до експлуатації автопоїздів, на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування.

Правила буксирування та експлуатації транспортних составів пе-

⁴⁷Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

редбачені розділом 23 Правил дорожнього руху. Необхідно знати, що буксирування заборонено: якщо фактична маса буксируваного транспортного засобу з несправною гальмовою системою (або за її відсутності) перевищує половину фактичної маси транспортного засобу, що буксирує; на гнучкому зчепленні під час ожеледиці; якщо загальна довжина зчеплених транспортних засобів перевищує 22 м (маршрутних транспортних засобів – 30 м); мотоциклами без бокового причепа, а також таких мотоциклів, мопедів чи велосипедів; більше одного транспортного засобу (за винятком випадків, коли порядок буксирування двох і більше транспортних засобів погоджено з уповноваженим підрозділом Національної поліції) або транспортним засобом із причепом; автобусами.

Порушення правил зупинки та стоянки являє собою вчинення водієм транспортного засобу діянь, які впливають на організацію дорожнього руху та безперешкодну експлуатацію джерел підвищеної небезпеки. Порушення цих правил впливає на безпекове середовище серед учасників дорожнього руху в межах автомобільних доріг або вулиць. Зупинку та стоянку транспортних засобів на дорозі потрібно здійснювати в спеціально відведених місцях чи на узбіччі. За відсутності спеціально відведених місць чи узбіччя або коли зупинка чи стоянка там неможливі, їх дозволяють біля правого краю проїзної частини (якомога далі від неї, щоб не перешкоджати іншим учасникам дорожнього руху).

ВАЖЛИВО ЗНАТИ! *Зупинка – припинення руху транспортного засобу на час до 5 хв або більше, якщо це необхідно для посадки (висадки) пасажирів чи завантаження (розвантаження) вантажу, виконання вимог ПДР (надання переваги в русі, виконання вимог регулювальника, сигналів світлофора тощо).*

Стоянка – припинення руху транспортного засобу на час, більший ніж 5 хв, із причин, не пов'язаних із необхідністю виконання вимог ПДР, посадкою (висадкою) пасажирів, завантаженням (розвантаженням) вантажу.

Розділ 15 Правил дорожнього руху встановлює правила зупинки та стоянки транспортних засобів, подає перелік місць, де зупинка та стоянка заборонені тощо.

Правила проїзду пішохідних переходів закріплено в розділі 18 Правил дорожнього руху. Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека. Якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспо-

ртних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися й продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ! *Водій транспортного засобу повинен зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, які йдуть з боку відчинених дверей до (або від) трамвая, що стоїть на зупинці, якщо посадку чи висадку проводять із проїзної частини чи посадкового майданчика, розміщеного на ній. Продовжувати рух дозволено лише тоді, коли пішоходи залишать проїзну частину і в трамваї буде зачинено двері.*

Суспільно шкідливим діянням є порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, крім випадків, коли такий рух пов'язаний із виконанням робіт або обслуговуванням торговельних та інших підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог руху в житловій та пішохідній зоні, передбачених Правилами дорожнього руху.

Об'єктивна сторона ч. 2 аналізованої статті являє собою ряд самостійних діянь, які мають свої особливості та характерні ознаки. Цими діяннями є порушення правил:

- 1) проїзду перехресть;
- 2) зупинок транспортних засобів загального користування;
- 3) проїзду на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника;
- 4) обгону й зустрічного роз'їзду;
- 5) безпечної дистанції або інтервалу;
- 6) розташування транспортних засобів на проїзній частині;
- 7) руху автомагістралями;
- 8) користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами на початку руху чи під час зміни його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів;
- 9) користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести розмови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання);
- 10) навчальної їзди⁴⁸.

⁴⁸Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

Правила проїзду перехресть відображені в розділі 16 Правил дорожнього руху. Перехрестя – це місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Не є перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території. Перехрестя виділяють двох типів: регульоване та нерегульоване.

Перехрестя, де черговість проїзду визначають сигнали світлофора чи регулювальника, належить до регульованих. На такому перехресті знаки пріоритету не діють. У разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника перехрестя вважають нерегульованим, і водії повинні керуватися правилами проїзду нерегульованих перехресть та встановленими на них відповідними дорожніми знаками.

На перехресті нерівнозначних доріг водій транспортного засобу, що рухається по другорядній дорозі, повинен дати дорогу транспортним засобам, які наближаються до цього перехрещення проїзних частин по головній дорозі, незалежно від напрямку їх подальшого руху.

Правила зупинок транспортних засобів загального користування передбачені розділами 15 і 21 Правил дорожнього руху. До маршрутних транспортних засобів (транспортних засобів загального користування) належать автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.

Відповідно до п. 15.9 Правил дорожнього руху, зупинку заборонено: на залізничних переїздах; на трамвайних коліях (крім випадків, коли на трамвайній колії попутного напрямку, розташованій ліворуч на одному рівні з проїзною частиною для руху нерейкових транспортних засобів, дозволено зупинку лише для виконання вимог Правил, а на розташованих біля правого краю проїзної частини – лише для посадки (висадки) пасажирів); на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, а також у тунелях; на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадків надання переваги в русі; на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини за відсутності на них пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки навпроти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга; у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини й транспортним засобом, що зупинився, менше 3 м; ближче 30 м від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – ближче 30 м від доро-

жнього знака такої зупинки з обох боків; ближче 10 м від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання, де це створить перешкоди технологічним транспортним засобам, що працюють; у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; ближче 10 м від виїздів із прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду⁴⁹.

Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника свідчить про вчинення водієм транспортного засобу заборонених дій: невиконання вимог засобів організації дорожнього руху, свідоме ігнорування загальноприйнятих правил пріоритетності проїзду транспортних засобів та можливість створення небезпеки чи перешкоди учасникам дорожнього руху.

Розділ 8 Правил дорожнього руху стосується регулювання руху на дорозі. Відповідно до цього розділу, сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів і є обов'язковими для виконання.

П. 8.7.3 Правил дорожнього руху встановлює такі значення сигналів світлофора:

а) зелений дозволяє рух;

б) зелений у вигляді стрілки (стрілок) на чорному фоні дозволяє рух у зазначеному напрямку (напрямах). Таке саме значення має сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій секції світлофора.

Сигнал у вигляді стрілки, що дозволяє поворот ліворуч, дозволяє й розворот, якщо він не заборонений дорожніми знаками.

Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції, увімкнений разом із зеленим сигналом світлофора, інформує водія про те, що він має перевагу в зазначеному стрілкою (стрілками) напрямку (напрямах) руху перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків;

в) зелений миготливий дозволяє рух, але інформує про те, що незабаром буде ввімкнено сигнал, який забороняє рух.

Для інформування водіїв про час (у секундах), що залишився до кінця горіння сигналу зеленого кольору, можуть бути застосовані цифрові табло;

г) чорна контурна стрілка (стрілки), нанесена на основний зелений сигнал, інформує водіїв про наявність додаткової секції світлофора та вказує інші дозволені напрямки руху, ніж сигнал додаткової секції;

г) жовтий забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигнала

⁴⁹Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

лів;

д) жовтий миготливий або два жовтих миготливих дозволяють рух та інформують про наявність небезпечного нерегульованого перехрестя або пішохідного переходу;

е) червоний, у тому числі миготливий, або два червоних миготливих забороняють рух.

Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції разом із жовтим або червоним сигналом світлофора інформує водія про те, що рух дозволено у вказаному напрямку за умови безперешкодного пропуску транспортних засобів, які рухаються з інших напрямків.

Стрілка зеленого кольору на табличці, установленій на рівні червоного сигналу світлофора з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку в разі ввімкненого червоного сигналу світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал світлофора, що дозволяє рух;

є) поєднання червоного й жовтого сигналів забороняє рух та інформує про подальше вмикання зеленого сигналу;

ж) чорні контурні стрілки на червоному й жовтому сигналах не змінюють значення цих сигналів та інформують про дозволені напрямки руху в разі зеленого сигналу;

з) вимкнений сигнал додаткової секції забороняє рух у напрямку, указаному її стрілкою (стрілками).

Сигналами регулювальника є положення його корпусу, а також жести руками, у тому числі з жезлом або диском із червоним світлоповертачем.

Положення щодо дотримання безпечної дистанції та інтервалу, здійснення зустрічного роз'їзду та обгону передбачені в розділах 13 і 14 Правил дорожнього руху України.

Для розгляду цих порушень необхідно подати визначення основних понять:

- безпечна дистанція – відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка в разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру;

- безпечний інтервал – відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за

якої гарантована безпека дорожнього руху;

- обгін – випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху.

Водій залежно від швидкості руху, дорожньої обстановки, особливостей вантажу, який перевозять, і стану транспортного засобу повинен дотримуватися безпечної дистанції та безпечного інтервалу. На дорогах поза населеними пунктами водії транспортних засобів, швидкість яких не перевищує 40 км/год, повинні дотримуватися такої дистанції, щоб транспортні засоби, які виконують обгін, мали змогу безперешкодно повернутися на раніше займану смугу руху. Ця вимога не діє, якщо водій тихохідного транспортного засобу подає попереджувальні сигнали про виконання обгону чи об'їзду. Під час обгону, випередження, об'їзду перешкоди чи зустрічного роз'їзду необхідно дотримуватися безпечного інтервалу, щоб не створювати небезпеки для дорожнього руху.

Перед початком обгону водій повинен переконатися в тому, що:

а) жоден із водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону;

б) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч;

в) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані;

г) після обгону зможе, не створюючи перешкоди транспортному засобу, який він обганяє, повернутися на займану смугу.

Порядок розташування транспортних засобів на проїзній частині передбачений у розділі 11 Правил дорожнього руху. Водій транспортного засобу на дорогах, які мають дві і більше смуг для руху в одному напрямку, повинен рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, крім випадків, коли виконують випередження, об'їзд або перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.

По трамвайній колії попутного напрямку, розташованій на одному рівні з проїзною частиною для нерейкових транспортних засобів, дозволено рух за умови, що це не заборонено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою, а також під час випередження, об'їзду, коли ширина проїзної частини недостатня для виконання об'їзду, без виїзду на трамвайну колію.

Правила руху автомагістралями й дорогами для автомобілів передбачені в розділі 27 Правил дорожнього руху. Під час виїзду на автомагістраль або дорогу для автомобілів водії повинні дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по них.

ВАЖЛИВО! *На автомагістралях і дорогах для автомобілів заборонено:*

- а) рух тракторів, самохідних машин і механізмів;*
- б) рух вантажних транспортних засобів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т поза першою й другою смугами руху (за винятком повороту ліворуч чи розвороту на дорогах для автомобілів);*
- в) зупинку поза спеціальними місцями для стоянки, позначеними дорожніми знаками 5.38 або 6.15;*
- г) розворот і в'їзд у технологічні розриви розділювальної смуги;*
- г) рух заднім ходом;*
- д) навчальну їзду.*

Порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами на початку руху чи під час зміни його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів є досить поширеними в практиці здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності органів та підрозділів Національної поліції України. Ці порушення передбачені розділами 8 і 19 Правил дорожнього руху.

Найбільш розповсюдженою спірною ситуацією є надання правової оцінки діям водія, який керує транспортним засобом у період із 01 жовтня до 01 травня поза населеним пунктом без увімкнених денних ходових вогнів, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнього світла фар, тим самим порушуючи п. 9.8 Правил дорожнього руху. Більшість правозастосовників кваліфікують дії такого водія за ч. 2 ст. 122 КУпАП. Розглядаючи диспозицію ч. 2 ст. 122 КУпАП, можемо побачити обов'язкові ознаки: «при початку руху чи зміні його напрямку». Оскільки водій уже керує транспортним засобом поза межами населеного пункту та не змінює напрямок руху, то застосувати правову кваліфікацію є неправильним. Водій у цій ситуації порушив ст. 125 КУпАП.

При цьому в аналогічній ситуації, проте коли водій здійснив маневрування, тобто змінив напрямок руху транспортного засобу, його дії підпадають під правову оцінку ч. 2 ст. 122 КУпАП.

ВАЖЛИВО! *У вищевказаних ситуаціях поліцейський, документуючи та фіксуючи порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами, обов'язково повинен враховувати кваліфікуючі особливості «початок руху чи зміна його напрямку».*

Попереджувальними сигналами є:

- а) сигнали, які подають через світлові покажчики повороту або ру-*

кою;

б) звукові сигнали;

в) перемикання світла фар;

г) увімкнення ближнього світла фар у світлу пору доби;

г) увімкнення аварійної сигналізації, сигналів гальмування, ліхтаря заднього ходу, розпізнавального знака автопоїзда;

д) увімкнення пробліскового маячка оранжевого кольору.

Порушення правил користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести розмови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання), свідчить про вчинення водієм транспортного засобу суспільно шкідливих дій.

Відповідно до п. 2.9 Правил дорожнього руху, водієві заборонено під час руху транспортного засобу користуватися засобами зв'язку, тримаючи їх у руці (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання)⁵⁰.

ЗАПАМ'ЯТАЙТЕ! *Якщо водії оперативних транспортних засобів виконують невідкладні службові завдання, то їм дозволено користуватися засобами зв'язку та вести розмови з допомогою рук.*

Водій не нестиме адміністративну відповідальність за цією правовою кваліфікацією, якщо під час керування транспортним засобом буде вести розмови за допомогою засобів зв'язку, але не тримаючи їх у руці.

Порушення правил навчальної їзди не належить до часто вчинюваних правопорушень, а сама навчальна їзда відіграє важливу роль для отримання практичних вмінь із керування транспортними засобами. Правила навчальної їзди передбачені розділом 24 Правил дорожнього руху. Із розгляду положень цього розділу встановлено, що навчати водінню транспортного засобу дозволено лише осіб, які не мають для цього медичних протипоказань, що підтверджує справжня медична довідка встановленого зразка. Особам, які навчаються водінню автомобіля, повинно бути не менше 16 років, а мотоцикла чи мопеда – 14 років. Такі особи зобов'язані мати при собі документ, що засвідчує їхній вік. Особа, яка навчається водінню транспортного засобу, зобов'язана знати й виконувати вимоги ПДР. Початкове навчання водінню транспортного засобу потрібно проводити на закритих майданчиках, автодромах або в місцях, де відсутні інші учасники дорожнього руху.

⁵⁰Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

Навчальну їзду на дорогах дозволено тільки в присутності спеціаліста з підготовки водіїв і за достатніх початкових навичок водіння у того, хто навчається.

Об'єктивна сторона ч. 3 цієї статті передбачає суспільно шкідливі дії у вигляді:

1) ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями;

2) ненадання переваги в русі маршрутним транспортним засобам, у тому числі порушення правил руху й зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів;

3) порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху.

Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, являє собою діяння водія у вигляді бездіяльності. Пріоритетність руху транспортних засобів аварійних та оперативних служб передбачено в положеннях розділу 3 Правил дорожнього руху.

У разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу й забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним транспортних засобів).

Заборонено здійснювати обгін і випередження транспортних засобів з увімкненими проблісковими маячками синього й червоного або лише червоного кольору та зеленого або синього й зеленого кольору та супроводжуваних ними транспортних засобів (колони), а також рухатися по суміжних смугах із швидкістю колони або займати місце в колоні.

ВАЖЛИВО! *Наближаючись до нерухомого транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком синього кольору та спеціальним звуковим сигналом (або без увімкненого спеціального звукового сигналу), що стоїть на узбіччі (біля проїзної частини) або на проїзній частині, водій повинен знизити швидкість до 40 км/год та в разі подання регулювальником відповідного сигналу зупинитися. Продовжувати рух можна лише з дозволу регулювальника.*

Надання переваг у русі маршрутним транспортним засобам, у то-

му числі порушення правил руху й зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів знайшли відображення в розділі 17 Правил дорожнього руху. Так, відповідно до вказаних норм водій, який повертає праворуч на дорозі зі смугою для маршрутних транспортних засобів, що відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, може виконувати поворот із цієї смуги. У таких місцях дозволено також заїжджати на неї під час виїзду на дорогу й для посадки чи висадки пасажирів біля правого краю проїзної частини. Поза перехрестями, де трамвайні колії перетинають смугу руху нерейкових транспортних засобів, перевагу надають трамваю (крім випадків виїзду трамвая з депо).

НЕОБХІДНО ЗНАТИ! *У населених пунктах, наближаючись до автобуса, мікроавтобуса або тролейбуса, що розпочинає рух від позначеної зупинки, розташованої в заїзній «кишені», водії інших транспортних засобів зобов'язані зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати можливість маршрутному транспортному засобу розпочати рух.*

Порушення правил зупинки та стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, мають ідентичні риси, що зазначено в ч. 1 порушення правил зупинки та стоянки. Особливістю є наслідки у вигляді перешкоди дорожньому руху та загрози безпеці руху. Для надання проступку правильній адміністративної кваліфікації необхідно звернутись до ст. 265-4 КУпАП. Так, відповідно до цієї статті розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, якщо транспортний засіб:

- 1) поставлено на проїзній частині у два й більше рядів;
- 2) розташовано в заборонених Правилами дорожнього руху місцях зупинки або стоянки, а саме:
 - а) на залізничних переїздах;
 - б) на трамвайних коліях;
 - в) на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, у тунелях;
 - г) на пішохідних переходах і ближче 10 метрів до них з обох боків, крім випадків зупинки для надання переваги в русі;
 - г) на перехрестях та ближче 10 метрів від краю перехрещуваної проїзної частини за відсутності на ній пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки проти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга;
 - д) на проїзній частині, де відстань між суцільною лінією розмітки чи протилежним краєм проїзної частини й транспортним засобом, що

зупинився, менше 3 метрів;

е) ближче 30 метрів від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а за їх відсутності – ближче 30 метрів від дорожнього знака такої зупинки з обох боків;

є) ближче 10 метрів від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання;

ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився;

з) ближче 10 метрів від виїздів із прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду;

и) у місцях, позначених відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою, призначених для паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома);

3) своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів, у тому числі осіб з інвалідністю на спеціальних засобах пересування та пішоходів із дитячими колясками;

4) розташовано на виділеній смузі для руху громадського маршрутного транспорту;

5) розташовано на позначеній відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою велодоріжці;

6) перешкоджає руху або роботі снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту в разі запровадження надзвичайного стану або в разі оголошення окремої місцевості зоною надзвичайної екологічної ситуації;

7) порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що він блокує проїзд по двох або більше смугах руху.

Об'єктивна сторона ч. 4 цієї статті передбачає суспільно шкідливі дії у вигляді перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину;

Зазначимо, що в разі надання оцінки цьому делікту – перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину – об'єктивні ознаки мають ідентичні характерні риси, як і порушення, передбачені ч. 1 цієї статті. Так, згідно з ч. 1 передбачена відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, а в ч. 4 – перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину. Зазначена правова ознака є суттєвою, оскільки впливає на кваліфікацію.

Об'єктивну сторону ч. 5 складають порушення, передбачені ч. 1-4 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: змусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян. Тобто всі порушення, передбачені ч. 1-4, які мають негативні наслідки у вигляді створення аварійної обстановки, необхідно кваліфікувати за ч. 5. Законодавець у диспозиції ч. 4 чітко зазначив складові аварійної обстановки, які полягають у зміні швидкості або напрямку руху інших учасників дорожнього руху, а також зобов'язують їх ужити невідкладних заходів щодо забезпечення особистої безпеки чи безпеки інших громадян.

У цій ситуації необхідно з'ясувати дефініцію «учасник дорожнього руху». Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, учасник дорожнього руху – це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному⁵¹.

Отже, щоб надати адміністративно-правову кваліфікацію за цією частиною, водій транспортного засобу, порушуючи правила дорожнього руху, повинен спричинити негативні наслідки для інших учасників дорожнього руху.

Об'єктивна сторона ч. 6 та 7 цієї статті полягає в порушенні водієм правил зупинки чи стоянки транспортного засобу. Відмінними ознаками є місця здійснення такої зупинки чи стоянки. Так, диспозиція ч. 5 передбачає порушення водієм правил зупинки чи стоянки транспортних засобів 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 (крім випадків вимушеної стоянки), а так само створення перешкод водіям з інвалідністю або водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у зупинці чи стоянці керованих ними транспортних засобів, неправомірне використання на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю». Ч. 6 передбачає адміністративне переслідування за зупинку чи стоянку транспортних засобів на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), а так само створення перешкод водіям транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), у зупинці або

⁵¹Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

стоянці.

Суб'єктом правопорушення в цій статті є особа, яка керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення, а в разі вчинення передбачених ч. 1-3 цієї статті правопорушень у вигляді перевищення обмеження швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки, стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, а також у разі порушення правил зупинки, стоянки транспортних засобів, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), – відповідальна особа, зазначена в ч. 1 ст. 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України.

Суб'єктивна сторона правопорушення являє собою дві форми вини: умисел або необережність.

Ст. 123 КУпАП. Порушення правил руху через залізничні переїзди

Ця стаття передбачає адміністративну відповідальність за види адміністративних проступків, що посягають на безпеку дорожнього та залізничного руху.

Об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього та залізничного руху.

Об'єктивна сторона правопорушення полягає в порушенні правил проїзду залізничних переїздів – перехрещень дороги із залізничними коліями на одному рівні.

ВАЖЛИВО! Відповідно до Правил дорожнього руху, водії транспортних засобів можуть перетинати залізничні колії лише на залізничних переїздах. Рух через залізничні рейки поза залізничними переїздами заборонений, оскільки може спровокувати виникнення дорожньо-транспортної пригоди за участю рейкового транспорту або пошкодження залізничних колій (п. 20.1). Під'їжджаючи до переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками та сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією, дорожніми знаками й дорожньою розміткою, а також переконатися в тому, що не наближається поїзд (локомотив, дрезина) (п. 20.2).

Об'єктивна сторона правопорушень, визначених у ч. 1 статті, полягає у вчиненні порушень правил перетинання залізничних переїздів,

крім порушень, передбачених ч. 2 та 3 статті. Тобто це порушення Правил дорожнього руху – проїзду переїздів у випадку, коли рух через залізничний переїзд **не заборонено**. Як приклади можна привести:

- розворот на залізничному переїзді;
- рух заднім ходом на залізничному переїзді;
- обгін або зупинку на залізничному переїзді;
- стоянку ближче 50 метрів від залізничних переїздів.

Об'єктивна сторона правопорушень, визначених у ч. 2 статті, полягає у виїзді на залізничний переїзд у випадках, коли **рух через переїзд заборонений**:

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора;

Примітка. Червоний сигнал світлофора забороняє рух транспортних засобів, тому навіть якщо піднято шлагбаум, у разі ввімкненого червоного сигналу світлофора рух через переїзд заборонено. Увімкнення біло-місячного сигналу світлофора інформує водіїв про те, що світлофор для регулювання руху через залізничний переїзд справний.

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд на заборонений жест регулювальника;

Примітка. У деяких випадках рух через переїзд регулює черговий по переїзду (ремонт, несправність світлофорів, шлагбаумів тощо). За таких обставин водії зобов'язані керуватися під час руху через переїзд вказівками чергового по переїзду.

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд у разі закритого шлагбаума;

Примітка. Із метою забезпечення безпеки дорожнього руху заборонено об'їжджати залізничний шлагбаум і в'їжджати на переїзд не тільки коли шлагбаум закритий, а й у тому випадку, коли він тільки почав опускатися або підніматися.

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд, якщо за переїздом утворився затор, який змусить водія зупинитися на переїзді;

Примітка. Зупинка на переїзді заборонена п. 15.9 Правил дорожнього руху, тому якщо за переїздом утворився затор у русі, водієві заборонено виїжджати на переїзд.

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд, коли до переїзду в межах видимості наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Примітка. Вимога завчасно визначити, чи немає в межах види-

мості рейкового рухомого складу, що наближається, особливо актуальна на нерегульованих залізничних переїздах і переїздах, на яких несправний світлофор, що регулює рух через переїзд. У будь-якому випадку водій завжди має пам'ятати, що він несе відповідальність за порушення Правил дорожнього руху й життя пасажирів, яких він перевозить.

ВАЖЛИВО! *Для пропуску поїзда, що наближається, і в інших випадках, коли рух через залізничний переїзд заборонено, водій повинен зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією), дорожнім знаком 2.2, шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні – не ближче 10 м до найближчої рейки. Із метою забезпечення безпеки дорожнього руху поблизу залізничних рейок і забезпечення безперешкодного руху залізничного транспорту в разі відсутності перед рейками дорожньої розмітки 1.12 (стоп-лінії), дорожнього знака 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено», шлагбаума або світлофора зупинятися дозволено не ближче ніж за 10 м від найближчої рейки.*

Об'єктивна сторона правопорушень, визначених у ч. 3 статті, передбачає порушення, передбачені ч. 2 цієї статті, учинені під час надання послуг із перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів.

Суб'єктом правопорушення є особа, яка керувала транспортним засобом у момент його вчинення, а в разі вчинення правопорушення, передбаченого в ч. 1 цієї статті, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, – юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб.

Суб'єктивна сторона може мати дві форми – умисел або необережність.

Ст. 126 КУпАП. Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортним засобом

Наявність документів у водія механічного транспортного засобу відіграє вагомий роль у легітимній експлуатації джерел підвищеної безпеки. Необхідно звернути увагу, що особа, яка безпосередньо керує транспортним засобом, повинна мати підтверджувальні документи саме на механічний транспортний засіб.

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, який приводять у рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й

механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт⁵².

Об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини, що забезпечують законну експлуатацію транспортних засобів та передбачають спеціальне право особи на їх використання.

Примітка. Відповідно до ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух» водій зобов'язаний: мати при собі та на вимогу поліцейського, а водії військових транспортних засобів – на вимогу посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, пред'являти для перевірки **посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб**, а у випадках, передбачених законодавством, – **страховий поліс (сертифікат)** про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Об'єктивна сторона ч. 1 цієї статті передбачає вчинення шкідливих діянь у таких випадках:

– керування транспортним засобом особою, яка не має при собі посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»);

– керування транспортним засобом особою, яка не пред'явила у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в посвідченні водія відповідної категорії, реєстраційному документі на транспортний засіб, а також полісі (договорі) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страховому сертифікаті «Зелена картка»), або не пред'явила електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі (страховий поліс), а також інші документи, передбачені законодавством.

ВАЖЛИВО! Згідно із законодавством, вимогу щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності не застосовують до учасників бойових дій, інвалідів першої групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також до осіб, які керують автомобілем, належним інваліду першої групи в його

⁵²Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

присутності. Якщо власник транспортного засобу звільнений від вимоги обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (не зобов'язаний купувати страховий поліс), то ця пільга не поширюється на інших осіб, яким водій передає управління.

Об'єктивна сторона ч. 2 цієї статті вказує на два проступки: керування транспортним засобом особою, яка **не має права керування** цим засобом, і **передача керування** транспортним засобом особі, яка не має права керування.

Примітка. Єдиним підтвердженням права на керування транспортним засобом є посвідчення водія на право керування транспортним засобом певної категорії. Цей документ видають посадові особи територіальних сервісних центрів МВС. У посвідченні вказують вид і категорію транспортного засобу, яким має право управляти громадянин.

Відповідно до п. 2.2 ПДР, власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй **реєстраційний документ** на цей транспортний засіб. Також, відповідно до вимог п. 2.9 г ПДР, водієві **заборонено** передавати керування транспортним засобом особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водінню відповідно до вимог розділу 24 Правил дорожнього руху⁵³.

Об'єктивна сторона ч. 3 статті передбачає відповідальність за керування транспортним засобом особою, стосовно якої **встановлено тимчасове обмеження у праві керування** транспортними засобами.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ! Відповідно до ст. 15 ЗУ «Про дорожній рух», заборонено керування транспортними засобами особам, щодо яких державним виконавцем встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами⁵⁴.

Для інформації: положеннями ст. 71 Закону України «Про виконавче провадження» передбачено, що державний виконавець виносить умотивовану постанову про встановлення тимчасового обмеження боржника у праві керування транспортними засобами, за наявності заборгованості зі сплати аліментів, сукупний розмір якої перевищує суму відповідних платежів за чотири місяці. Указану постанову надсилають

⁵³Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

⁵⁴Про дорожній рух: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1993. № 31, ст. 338.

сторонам виконавчого провадження для відома не пізніше наступного робочого дня з дня її винесення.

Тимчасове обмеження боржника у праві керувати транспортними засобами не може бути застосовано в разі:

1) якщо встановлення такого обмеження позбавляє боржника основного законного джерела засобів для існування;

2) використання боржником транспортного засобу у зв'язку з інвалідністю чи перебуванням на утриманні боржника особи з інвалідністю I, II групи, визнаної в установленому порядку, або дитини з інвалідністю;

3) проходження боржником строкової військової служби, військової служби за призовом осіб офіцерського складу, військової служби за призовом під час мобілізації, на особливий період або якщо боржник проходить військову службу та виконує бойові завдання військової служби у бойовій обстановці чи в районі проведення антитерористичної операції, здійснення заходів із забезпечення національної безпеки й оборони, відсічі й стримування збройної агресії Російської Федерації у Донецькій та Луганській областях;

4) розстрочення або відстрочення сплати заборгованості за аліментами в порядку, установленому законом.

Об'єктивна сторона ч. 4 статті передбачає відповідальність за керування транспортним засобом особою, **позбавленою права керування** транспортними засобами.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ! Відповідно до ст. 15 ЗУ «Про дорожній рух», заборонено керування транспортними засобами особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, протягом строку позбавлення⁵⁵.

Тобто якщо в резолютивній частині рішення суду зазначений вид стягнення або покарання – позбавлення права керування транспортними засобами, і воно набрало законної сили, то особі-порушнику заборонена експлуатація транспортних засобів.

ВАЖЛИВО! Одним із засобів досягнення високого рівня безпеки дорожнього руху в Україні є функціонування спеціальної системи навчання майбутніх водіїв механічних транспортних засобів. Згідно зі ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» громадянин, який бажає отримати право на керування транспортним засобом, зобов'язаний пройти підготовку в обсязі, передбаченому програмою підготовки воді-

⁵⁵Про дорожній рух: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1993. № 31, ст. 338.

ів транспортних засобів відповідної категорії чи типу. Підготовку та підвищення кваліфікації водіїв здійснюють у навчальних закладах незалежно від форми власності та господарювання, що отримали у встановленому порядку ліцензію на цю діяльність. Підготовку та підвищення кваліфікації здійснюють спеціалісти, які відповідають установленим кваліфікаційним вимогам, із застосуванням необхідних технічних засобів навчання. В особливих випадках допускають самопідготовку водіїв окремих категорій транспортних засобів. Порядок і типові програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, мінімальний перелік технічних засобів навчання, а також випадки допуску для засвоєння програми підготовки водіїв в індивідуальному порядку визначає Міністерство освіти України та затверджують відповідні державні органи з безпеки дорожнього руху.

Право на керування транспортним засобом підтверджують відповідним посвідченням. На території України діють національні й міжнародні посвідчення на право керування транспортними засобами, що відповідають Конвенції про дорожній рух. Порядок видачі цих посвідчень установлює Кабінет Міністрів України.

Ст. 127. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин

Об'єктом цього адміністративного проступку є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Об'єктивна сторона правопорушення виражається в таких суспільно шкідливих діяннях:

1) недотримання пішоходами вимог сигналів регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху (ч. 1);

2) порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин (ч. 2);

3) ті самі порушення, учинені особами, зазначеними в ч. 1 або 2 цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння (ч. 3);

4) порушення, передбачені ч. 1 або 2 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 4).

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами й не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюють також осіб, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велоси-

пед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску⁵⁶.

Згідно з положеннями ПДР пішоходам (та особам, яких до них прирівнюють) заборонено: а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, зокрема на пішохідний перехід; в) допускати самотійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину; г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири й більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огородження; г) затримуватися й зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху; д) рухатися по дорозі, позначеній дорожнім знаком 5.1, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки та відпочинку.

Якщо брати особливості керування велосипедами, то їх керманічам заборонено: а) керувати велосипедом із несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості – без світлоповертачів на велосипеді; б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд є велосипедна доріжка; в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих); г) під час руху триматися за інший транспортний засіб; г) їздити не тримаючись за кермо та знімати ноги з педалей (підніжок); д) перевозити пасажирів на велосипеді, за винятком дітей до 7 років, на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками; с) буксирування мопедів і велосипедів; є) буксирування причепа, не передбаченого для експлуатації з цими транспортними засобами.

Особам, які керують гужовим транспортом, і погоничам тварин заборонено: а) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів; б) використовувати вози, не обладнані світлоповертачами, без ліхтарів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості; в) залишати на смузі відведення дороги тварин без нагляду та випасати їх; г) вести тварин по дорогах з удосконаленим покриттям, якщо поруч є інші дороги; г) переганяти тварин по дорогах у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості; д) переганяти тварин через залізничні колії й дороги з удосконаленим покриттям поза спеціально відведеними місцями.

Велосипедисти, особи, які керують гужовим транспортом, і погоничі тварин зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів Правил до-

⁵⁶Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

рожнього руху, що стосуються водіїв і пішоходів і не суперечать їх правам, обов'язкам та визначеним для них заборонам.

Порушення зазначених вище заборон особами у стані сп'яніння є кваліфікуючою ознакою щодо складів правопорушень, передбачених ч. 1 і 2 цієї статті, так само як і створення порушенням цих заборон аварійної обстановки для інших учасників дорожнього руху.

Суб'єкт адміністративного проступку – загальний (фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку).

Суб'єктивна сторона правопорушення відзначається ставленням до наслідків і характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності.

3.3. Особливості провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

Основною складовою адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху є здійснення проваджень у справах про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху.

Під провадженням у справах про адміністративні правопорушення слід розуміти низку послідовних дій уповноважених органів (посадових осіб), а в деяких випадках – й інших суб'єктів, які згідно з нормами адміністративного законодавства здійснюють заходи, спрямовані на притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності [⁵⁷ с. 69].

Діяльність учасників адміністративного процесу розвивається за часом як послідовна низка пов'язаних між собою процесуальних дій щодо реалізації прав і взаємних обов'язків. Процес проходить у декілька фаз розвитку або стадій, які змінюють одна одну. Під стадією слід розуміти таку порівняно самостійну частину провадження, яка водночас із його загальними завданнями має властиві тільки їй завдання, документи та інші особливості. Стадії відрізняються одна від одної колом учасників провадження. На кожній стадії відбуваються певні дії, які є частковими відносно загальної мети провадження. Розв'язання завдань кожної стадії оформлюють спеціальним процесуальним документом, який ніби підводить підсумок діяльності. Після прийняття такого акта починається нова стадія. Стадії органічно пов'язані між собою: наступна, як пра-

⁵⁷Адміністративно-юрисдикційна діяльність міліції громадської безпеки: навч. посіб. / С. М. Алфьоров, Т. П. Мінка, Р. В. Миронюк; за заг. ред. С. М. Алфьорова; Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. Харків: Право, 2014. 304 с.

вило, починається лише після того, коли завершено попередню, на новій стадії перевіряють те, що було зроблено раніше.

Характеризуючи адміністративно-процесуальні стадії, укажемо на наявність різних точок зору на це питання, а саме щодо змісту й кількості стадій. У теорії держави та права виділяють такі стадії правозастосовного процесу:

- 1) установлення фактичних обставин (фактичної основи справи);
- 2) вибір та аналіз норм права (установлення юридичної основи справи);
- 3) вирішення справи, яке виражене в акті застосування права.

Отже, стадія порушення справи про адміністративне правопорушення передбачає як адміністративне розслідування, так і його підсумкове процесуальне оформлення у вигляді протоколу про адміністративне правопорушення. Тому зводити «порушення справи» тільки до складання протоколу неправильно, оскільки це знижує функціональне призначення стадії. Другу стадію охарактеризовано як розгляд справи та винесення рішення у справі. Інколи вносили уточнення – «по суті», «вирішення по суті справи». Запропоновані уточнення не поліпшують формулювання, оскільки кожна справу про адміністративне правопорушення розглядає уповноважений суб'єкт і за нею приймає рішення. Більш доцільно назвати другу стадію «розгляд справи про адміністративне правопорушення й винесення рішення у справі». Щодо змісту й назви третьої стадії в науці також не склалося єдиного розуміння. Причому відмінність підходів стосується передусім логічної послідовності дій.

На підставі вищевикладеного відзначимо, що провадження складається з чотирьох частин (стадій):

- 1) порушення справи та адміністративне розслідування;
- 2) розгляд справи;
- 3) перегляд постанови;
- 4) виконання постанови.

На першій стадії виявляють факт та обставини скоєного проступку, дані про винного і складають протокол. На другій компетентний орган розглядає справу та приймає постанову. На третій факультативній стадії постанову переглядають за скаргою громадянина, протестом прокурора, вона завершується прийняттям рішення про скасування, зміну або залишення постанови в силі. На четвертій реалізують прийняту постанову.

У зв'язку з існуванням поряд із загальним прискореного (спрощеного) провадження з деяких категорій справ стадії провадження в окремих випадках недостатньо чітко викладені або навіть зливаються. Так,

під час стягнення штрафу на місці об'єднуються розслідування, розгляд справи й навіть виконання постанови.

Як було зазначено, провадження у справах про адміністративні правопорушення становить собою сукупність послідовних, взаємопов'язаних, поетапно здійснюваних процесуальних дій, які йменують стадіями провадження. Кожній із них властивий комплекс відповідних однорідних процесуальних дій, об'єднаних єдиною метою. Такі процесуальні дії детально врегульовані нормами права, зокрема КУпАП України.

Розглянемо зазначені стадії більш детально.

Порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування – це початкова стадія адміністративного провадження, яка охоплює комплекс першочергових процесуальних дій, що забезпечують згодом можливість розгляду справи по суті. У межах цієї стадії встановлюють факт протиправної поведінки, особу правопорушника, інші фактичні обставини у справі, збирають та аналізують докази, дають первинну правову оцінку скоєному, тобто здійснюють певне адміністративне розслідування у справі, із відповідним процесуальним оформленням результатів такого розслідування з метою підготовки справи для розгляду по суті. Закінчується ця стадія в більшості випадків передачею матеріалів справи для розгляду за підвідомчістю.

Підставою для порушення справи, як і підставою для настання адміністративної відповідальності, є скоєння особою (як фізичною, так і юридичною) адміністративного правопорушення. Спеціальної процесуальної дії, як і спеціального процесуального документа про порушення справи про адміністративне правопорушення, чинним законодавством на цей час не передбачено. У правозастосовній практиці, як правило, таким є факт складення протоколу про адміністративне правопорушення.

Основну частину порушень правил дорожнього руху вчиняють водії транспортних засобів. Отже, у разі виявлення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху поліцейський перш за все вживає заходів щодо його припинення. Для цього використовують такий поліцейський захід, як зупинення транспортного засобу. Підстави та порядок здійснення цього поліцейського заходу регламентує ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Першою та основною (найбільш уживаною) підставою для зупинки транспортного засобу є порушення Правил дорожнього руху. До найбільш поширених порушень Правил дорожнього руху, які поліцейський виявляє під час патрулювання, слід віднести проїзд на забороне-

ний сигнал світлофора, порушення вимог дорожніх знаків та дорожньої розмітки, а також керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції водіїв. На жаль, останнім часом показник виявлення та фіксації порушення швидкісного режиму є дуже низьким, а саме це правопорушення стоїть на першому місці серед причин ДТП.

Поліцейський здійснює зупинення транспортного засобу: гучномовцем; із використанням світлових сигналів (маячків); жестами (у виняткових випадках). У будь-якому разі дії патрульного повинні бути зрозумілими для учасників дорожнього руху, а вимога про зупинення завчасною та такою, що не змушує водія здійснювати різкі маневри⁵⁸.

Після зупинки транспортного засобу поліцейський, з урахуванням вимог особистої безпеки, зобов'язаний підійти до водія, відрекомендуватися (назвати своє прізвище, ім'я, по батькові, спеціальне звання та посаду), повідомити йому про причину зупинки, послатись на підстави для зупинки транспортного засобу⁵⁹.

Обов'язок водія виконувати законні вимоги поліцейського визначені в п. 2.4-2.7 Правил дорожнього руху, зокрема на вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням Правил дорожнього руху, а також: пред'явити для перевірки документи, зазначені в п. 2.1 цих Правил, дати можливість перевірити номери агрегатів і комплектність транспортного засобу, дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю⁶⁰ тощо.

Так, право та підстави для перевірки документів поліцією визначені у ст. 32 Закону України «Про Національну поліцію». Зокрема, у разі виявлення поліцією порушення Правил дорожнього руху чи іншого правопорушення, учиненого на транспорті, використовують п. 2 – якщо існує достатньо підстав вважати, що особа вчинила або має намір учинити правопорушення; п. 5 – якщо особа перебуває в місці вчинення правопорушення або ДТП, іншої надзвичайної події; п. 6 – якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні

⁵⁸Регулювання дорожнього руху. URL: <http://um.co.ua/12/12-4/12-48039.html>.

⁵⁹Науково-практичний коментар розділів IV «Повноваження поліції» та розділів V «Поліцейські заходи» Закону України «Про Національну поліцію»: науково-практичний коментар / кол. авт. Харків: Право, 2016. С. 19.

⁶⁰Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n627>.

підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом учинення правопорушення⁶¹.

Перевірку документів можна віднести до найбільш поширених поліцейських заходів превентивного характеру. У разі зупинки транспортного засобу на підставі порушення Правил дорожнього руху перевірку документів здійснюють із метою встановлення особи, справжності документів та підтвердження відповідного права особи на керування транспортним засобом відповідної категорії, а також правомірності експлуатації транспортного засобу.

Зазначимо, що не всі обов'язки водія, визначені в п. 2.4-2.7 Правил дорожнього руху, відповідають повноваженням поліції, закріпленим у Законі України «Про Національну поліцію». Це стосується перевірки номерів агрегатів та комплектності транспортного засобу, проведення з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірки технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю. Також не досить коректно сформульовано п. 2.5 Правил дорожнього руху: водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд із метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, – адже медичний огляд проводить лікар у відповідному закладі охорони здоров'я, а згідно зі ст. 266 КУпАП, Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 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», а також спільним наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», огляд на стан сп'яніння проводить поліцейський на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом. І тільки в разі відмови водія транспортного засобу від проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або в разі його незгоди з результатами огляду, проведеного поліцейсь-

⁶¹Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

ким, такий огляд проводять у найближчому закладі охорони здоров'я, якому надано право на його проведення відповідно до ст. 266 КУпАП (далі – заклад охорони здоров'я).

Окрему увагу слід приділити порядку оформлення патрульною поліцією правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП. Жорсткі санкції змушують правопорушників шукати можливості уникнути відповідальності, у тому числі через недосконалість як матеріальних норм, які визначають склад адміністративного правопорушення, так і процесуальних норм, які визначають порядок притягнення до відповідальності. Прикладом може слугувати рішення Вінницького міського суду Вінницької області від 03.03.2017 (справа № 127/26735/16-п), який закрит справу про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП, за відсутністю складу адміністративного правопорушення. Своє рішення суд мотивував тим, що у висновку лікаря не зазначено кількісний вміст наркотичної речовини в особі, щодо якої склали протокол про адміністративне правопорушення. А остання пояснила, що напередодні з'їла булочку з маком⁶².

Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст. 130 КУпАП, визначено в розділі IX наказу МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі», відповідно до якого водії, щодо яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції⁶³.

Відзначимо, що важливим аспектом в оформленні патрульною поліцією правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, є виявлення та повідомлення особі ознак її сп'яніння, як цього вимагають п. 2, 3 розділу 1 Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування

⁶²Постанова Вінницького міського суду Вінницької області від 03 березня 2017 р. (справа № 127/26735/16-п). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65234355>.

⁶³Про 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 № 1395. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1443124473335521>.

під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затверджені спільним наказом МВС та МОЗ від 09.11.2015 № 1452/735. До ознак алкогольного сп'яніння віднесено запах алкоголю з порожнини рота, порушення координації рухів, нечіткість мови, виражене тремтіння пальців рук, різка зміна забарвлення шкіряного покриву обличчя, поведінка, що не відповідає обстановці.

Неповідомлення особі ознак її сп'яніння стало однією з підстав закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП у резонансній справі на Дніпропетровщині про притягнення до відповідальності особи, огляд на стан сп'яніння якої поліцейські провели на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ України та Держспоживстандартом України в присутності двох свідків. Результат огляду за допомогою приладу «Драгер» показав 0,66 %.

Проведення такого огляду регламентує ст. 266 КУпАП, Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 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», а також спільний наказ МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «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».

Відповідно до перелічених нормативно-правових актів огляд може бути проведений поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ і Держспоживстандартом, або ж лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості, за відсутності лікаря, – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку).

Водночас слід зазначити, що поліцейські на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів можуть здійснити тільки огляд на стан алкогольного сп'яніння. Тобто водієві, який має ознаки алкогольного сп'яніння, поліцейські спочатку пропонують пройти огляд на визначення стану алкогольного сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу в присутності двох свідків. Якщо водій із цим не погоджується або ж не погоджується з результатами такого огляду, поліцейські пропонують йому пройти огляд у медичній уста-

нові. Якщо ж водій і від цього відмовляється, це є підставою для складення протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП.

Згідно з відеозаписом, зафіксованим за допомогою нагрудних відеореєстраторів поліцейських під час несення служби щодо оформлення протоколу за ч. 1 ст. 130 КУпАП стосовно ОСОБА_2, переглянутого судом під час розгляду матеріалів справи, після перевірки документів на автомобіль працівники поліції повідомили ОСОБА_2 про підозру, що вона перебуває у стані алкогольного сп'яніння, при цьому працівники поліції не повідомили ОСОБА_2, у зв'язку з якими ознаками у них виникла така підозра, не оглянули її, і тільки під час проходження ОСОБА_2 тестування за допомогою приладу «Драгер» були запрошені два свідки, які, з їх слів, перебували у стані алкогольного сп'яніння, пояснення яких відображені на бланках пояснень без зазначення конкретних обставин події огляду, свідками яких вони були.

Крім того, відповідно до цього ж відеозапису, водій ОСОБА_2 не погоджувався з висновками результатів приладу «Драгер» та наполягав на проведенні огляду в медичному закладі, але працівники поліції, порушуючи вимоги 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, затвердженої наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735, фактично відмовили в направленні ОСОБА_2 для проведення огляду до відповідного найближчого закладу охорони здоров'я, спочатку ігноруючи його заперечення, а потім запевнюючи його в остаточності та правильності результатів тестування за допомогою приладу «Драгер».

Таким чином, аналізуючи пояснення учасників процесу, матеріали справи та надані захистом докази, відеозапис нагрудних відеореєстраторів патрульних поліцейських, які склали матеріали до протоколу та протокол ОСОБА_4 та ОСОБА_3, а також командира роти ОСОБА_5, суд доходить висновку про відсутність у діях ОСОБА_2 об'єктивної сторони правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, у зв'язку з чим провадження у справі про притягнення ОСОБА_2 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП підлягає закриттю у зв'язку з відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП⁶⁴.

Більш складною є процедура проведення огляду водіїв на визна-

⁶⁴Постанова Бабушкінського районного суду Дніпропетровської області від 03 березня 2017 р. (справа № 200/4048/17). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65848334>.

чення стану наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. На жаль, окремо така процедура в законодавстві не описана. Складність її полягає в тому, що поліцейський не має технічної можливості перевірити водія на стан наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а спеціально обладнані пересувні пункти (автомобілі), які належать закладам охорони здоров'я й відповідають установленим МОЗ вимогам для проведення огляду на стан сп'яніння водіїв на місці їх зупинки, на практиці відсутні.

За таких підстав виникає ситуація, коли особа не відмовляється від проходження огляду на визначення стану наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, але відмовляється їхати до медичної установи.

На практиці таку ситуацію здебільшого трактують як відмову від проходження медичного огляду та складають протокол про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП. Але така практика є неправильною, адже не відповідає чинному законодавству та порушує права громадян.

Суди під час розгляду справ про адміністративні правопорушення за ст. 130 КУпАП також неоднозначно трактують законодавство, що регламентує порядок огляду водіїв транспортних засобів на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Але якщо захист правильно подає питання щодо порушення поліцейськими порядку направлення водія транспортного засобу 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, суди здебільшого закривають такі провадження у справах про адміністративні правопорушення за відсутністю складу правопорушення.

Виправити недоліки правозастосовної практики в цій сфері можливо шляхом запровадження спеціально обладнаних пересувних пунктів (автомобілів), що належать закладам охорони здоров'я й відповідають установленим МОЗ вимогам, як це передбачено чинним законодавством.

Ще одним перспективним заходом у боротьбі з керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння є впровадження так званих «пунктів тверезості». Така практика є поширеною в країнах Європейського Союзу й полягає у впровадженні «Місць обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння».

Перелічені вище дії можна назвати етапом першопочаткових дій поліцейського під час виявлення та припинення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. У ході виконання цих дій поліцейський повинен установити особу правопорушника та з'ясувати наявність чи відсутність у його діях складу адміністративного правопорушення. При цьому здійснити кваліфікацію правопорушення, тобто визначити конкретну частину конкретної статті КУпАП, яка передбачає відповідальність за це правопорушення. І якщо розгляд цієї статті належить до компетенції суду, поліцейський складає протокол про адміністративне правопорушення за правилами, визначеними главою 19 КУпАП.

Відповідно до ст. 254 КУпАП, про вчинення адміністративного правопорушення складає протокол уповноважена на те посадова особа або представник громадської організації чи органу громадської самодіяльності. Протокол не складають у разі, коли відповідно до чинного законодавства штраф накладають і стягують, а попередження фіксують на місці вчинення правопорушення (ст. 258 КУпАП), проте за умови, що порушник не оскаржує стягнення, накладеного на нього за вчинене правопорушення. Протоколи про адміністративні правопорушення мають право складати уповноважені на те посадові особи, визначені в ст. 255 КУпАП. Протокол про адміністративне правопорушення як основний процесуальний документ у справі про адміністративне правопорушення повинен містити ряд обов'язкових реквізитів, що стосуються насамперед події правопорушення, особи порушника, свідків та потерпілих, якщо вони наявні, обставин, що пом'якшують чи обтяжують відповідальність, відомостей про тих, хто склав протокол і хто прийняв щодо нього відповідну постанову (як того вимагає ст. 256 КУпАП). У разі групового скоєння адміністративних правопорушень протоколи складають на кожного правопорушника окремо. Якщо одна особа скоїла кілька правопорушень, протоколи про кожне з них складають окремо, а відповідальність у таких випадках настає з урахуванням положень, передбачених ст. 36 КУпАП. Під час складання протоколу про адміністративне правопорушення порушникові роз'яснюють його права й обов'язки, передбачені ст. 268 КУпАП, про що роблять відмітку в протоколі. Далі протокол разом з іншими матеріалами, які до нього додають (у т. ч. пояснення, заяви, довідки, висновки експертів (спеціалістів) тощо), передають органам (особі), уповноваженим розглядати справу⁶⁵.

Особливості складання поліцією цього адміністративного акта визначено в попередньому підрозділі. Вручивши копію протоколу про ад-

⁶⁵Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.84 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

міністративне правопорушення особі, яку притягають до адміністративної відповідальності, поліцейський завершує провадження у справі про адміністративне правопорушення. Оригінал протоколу патрульний поліцейський здає до відділу адміністративної практики, а той направляє його до суду.

Друга стадія – розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення – настає тільки у випадку, коли патрульні поліцейські здійснюють провадження за правопорушеннями, розгляд яких відповідно до ст. 222 КУпАП віднесено до компетенції Національної поліції.

Ця стадія, на наш погляд, потребує особливої уваги. Це пояснюється тим, що, як ми вже зазначали, усі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до компетенції поліції відповідно до ст. 258 КУпАП, розглядають у спрощеному порядку, тобто без складення протоколу про адміністративне правопорушення. Крім того, відповідно до ч. 2 ст. 33 КУпАП, під час накладення стягнення за вчинення таких правопорушень не враховують їх характер, особу порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують або обтяжують відповідальність. У зв'язку з цим поліцейські досить часто помилково вважають, що у справах про адміністративні правопорушення, які розглядають у спрощеному порядку, узагалі відсутній розгляд справи про адміністративне правопорушення, і другу стадію зводять відразу до винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Висновок про необхідність розгляду справи про адміністративне правопорушення перед винесенням постанови у справі про адміністративне правопорушення можна зробити зі змісту ст. 258 та 283 КУпАП. Так, ч. 4 ст. 258 КУпАП визначає, що у випадках, передбачених ч. 1 та 2 цієї статті, уповноважені органи (посадові особи) на місці вчинення правопорушення виносять постанову у справі про адміністративне правопорушення. Остання ж норма визначає, що перед винесенням постанови орган (посадова особа) повинен розглянути справу.

Отже, розгляд справи про адміністративне правопорушення установлює глава 22 КУпАП. Перша стаття цього розділу визначає місце розгляду справи про адміністративне правопорушення – її розглядають за місцем його вчинення. Справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (ст. 80-81, 121-126, 127-1-129, ч. 1-4 ст. 130 і 139 – коли правопорушення вчинено водієм) можна також розглядати за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання правопорушників.

Окрему увагу слід приділити термінології, яку використовують у

ст. 258 та 276 КУпАП. Так, у ст. 276 указано, що справу про адміністративне правопорушення розглядають за місцем його вчинення, а ст. 258 визначає, що постанову у справі про адміністративне правопорушення у випадках спрощеного провадження виносять на місці вчинення правопорушення. Із цього приводу Конституційний Суд України у своєму рішенні від 26 травня 2015 року № 5-рп/2015 (справа № 1-11/2015) надав роз'яснення, що слід розуміти під терміном «за місцем» у ст. 276 КУпАП.

Зокрема, у п. 2.4 цього рішення вказано: «Аналіз положень глави 22 Кодексу в системному зв'язку з положеннями його глави 17 вказує на те, що підстав для ототожнення місця вчинення адміністративного правопорушення з місцем розгляду справи про таке правопорушення немає, а словосполучення “на місці вчинення правопорушення” і “за місцем його вчинення”, які містяться у ст. 258, 276 Кодексу, мають різне цільове спрямування і різний правовий зміст. Зокрема, словосполучення “за місцем його вчинення”, застосоване у положенні частини першої ст. 276 Кодексу, за якою “справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення”, вказує на місцезнаходження органу, уповноваженого законом розглядати справу про адміністративне правопорушення у межах його територіальної юрисдикції згідно з адміністративно-територіальним устроєм України»⁶⁶.

Отже, Конституційний Суд України дійшов висновку, що словосполучення «за місцем його вчинення», яке міститься в положенні ч. 1 ст. 276 Кодексу, визначає таким адміністративно-територіальну одиницю, на яку поширюється юрисдикція відповідного органу, уповноваженого законом розглядати справу про адміністративне правопорушення.

Водночас зазначимо, що вказане вище рішення Конституційного Суду України прийняте до внесення останніх змін до ст. 258 КУпАП, якими розширено список правопорушень, розгляд яких здійснюють у спрощеному порядку. Відтак у п. 2.3 цього рішення вказано, що скорочене провадження у справах про зазначені адміністративні правопорушення передбачає, зокрема, фіксацію адміністративного правопорушення й накладання безпосередньо на місці його вчинення адміністративного стягнення на правопорушника.

На практиці поліцейські, здійснюючи провадження у справах про

⁶⁶Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо офіційного тлумачення положення частини першої ст. 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 26 травня 2015 р. № 5-рп/2015 (справа № 1-11/2015). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-15>.

адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до їх компетенції, виносять постанову у справі про адміністративне правопорушення на місці його вчинення. При цьому в більшості випадків розгляд справи або взагалі не здійснюють, або ж якщо і здійснюють, то також на місці правопорушення. У деяких випадках, коли особа, яку притягують до адміністративної відповідальності, заявляє клопотання про перенесення розгляду справи у зв'язку із залученням захисника чи з інших підстав, задовольняють зазначене клопотання та переносять розгляд справи на визначений день у приміщенні патрульної поліції. Але досить часто трапляються випадки безпідставного відхилення такого клопотання.

Законодавець передбачив особливу процедуру розгляду справи про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі. У цьому разі відповідна посадова особа Національної поліції встановлює власника транспортного засобу, за яким цей засіб зареєстровано, та виносить щодо нього постанову про накладення адміністративного стягнення. При цьому присутність особи, яку притягають до адміністративної відповідальності, не є обов'язковою, а винесену постанову надсилають поштою власнику транспортного засобу протягом трьох днів.

У ст. 279-2 КУпАП передбачено, що в разі, якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України, інформацію про вчинене адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, вносить уповноважена посадова особа до відповідних електронних реєстрів Міністерства внутрішніх справ України та Державної прикордонної служби України⁶⁷.

Обов'язок вручення копії постанови у справі про адміністративне правопорушення особі, яка ввезла транспортний засіб на територію України, Законом покладено на Державну прикордонну службу України.

Ч. 3 цієї норми встановлює можливість внесення відповідних відомостей щодо іноземців та осіб без громадянства, яким не дозволено в'їзд в Україну, якщо вони не виконають постанову або ж її оскаржать.

Підстави для звільнення від відповідальності власника транспортного засобу за порушення Правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, визначено у ст. 279-3 КУпАП. Щодо останньої норми слід вказати, що для звільнення від відповідальності власнику транспортного засобу достатньо лише повідомити уповноважений орган Національної поліції про певні факти, визначені статтею, які виключають

⁶⁷ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.84 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

його вину. Це спричиняє виникнення на практиці певних труднощів із перевіркою зазначеної інформації, а також вироблення алгоритму дій, коли перевірити цю інформацію немає можливості.

Таким чином, у цьому підрозділі розглянуто характеристику проваджень у справах про адміністративні правопорушення, які здійснює патрульна поліція у сфері безпеки дорожнього руху. Виділено дві стадії таких проваджень: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення. Визначено особливості діяльності поліції на цих стадіях, а також встановлено недоліки чинного законодавства, що регламентують таку діяльність, та надано пропозиції щодо його вдосконалення.

СУДОВА ПРАКТИКА ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянемо аналіз судової практики та колізійні моменти в законодавстві на прикладі оформлення адміністративних правопорушень під час забезпечення безпеки дорожнього руху. Надзвичайно висока частота скоєння правопорушень, передбачених низкою статей КУпАП, об'єктом яких стає безпека дорожнього руху, обумовили необхідність узагальнення судової практики з розгляду адміністративних справ про деякі правопорушення на транспорті.

1. Ураховуючи положення п. 17.2 ПДР України, водій має право, зокрема, заїжджати на дорогу зі смугою для маршрутних транспортних засобів, яка відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, для висадки пасажира (Постанова ВС/КАС від 12.06.2020 у справі № 201/2179/17).

Фабула справи. У цій справі позивач звернувся до суду з позовом, у якому просив визнати протиправною та скасувати постанову інспектора патрульної поліції, обґрунтовуючи це тим, що на дорогу зі смугою для маршрутних транспортних засобів, яка відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, він заїхав та зупинився біля правого краю проїзної частини, але виключно з метою висадки пасажира, що дозволено Правилами дорожнього руху України. А тому, на його думку, склад адміністративного правопорушення у випадку, який розглядає суд, відсутній. Суд першої інстанції позов задовольнив, а суд апе-

ляційної інстанції рішення скасував з огляду на відсутність підстав для скасування оскаржуваної постанови відносно позивача, оскільки останній порушив вимоги п. 7.11 ПДР України, що повністю підтверджують матеріали справи, а тому на позивача правомірно накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу.

Правова позиція ВС/КАС. Колегія суддів Верховного Суду вказала на необґрунтованість висновку суду апеляційної інстанції з огляду на таке.

Суди встановили, що позивач здійснив зупинку на дорозі зі смугою для маршрутних транспортних засобів, яка відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, позначеної дорожнім знаком 5.11.

Відповідно до ПДР України, дорожнім знаком 5.11 позначено «смугу для руху маршрутних транспортних засобів». Смуга призначена лише для транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами попутно із загальним потоком транспортних засобів.

Згідно з положенням п. 17.2 ПДР України, водій має право, зокрема, заїжджати на дорогу зі смугою для маршрутних транспортних засобів, яка відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, для висадки пасажирів.

Із матеріалів справи встановлено, що позивач здійснив саме висадку пасажирів на вказаній смузі.

Отже, позивач не порушив п. 17.1 ПДР України, оскільки п. 17.2 в цьому місці дозволено зупинку для висадки пасажирів.

2. Виключно водій, а не особа, яка сидить за кермом, підлягає відповідальності за порушення Правил дорожнього руху (Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 у справі № 204/8036/16-а).

Фабула справи. Громадянина за постановою патрульного було притягнуто до адміністративної відповідальності у вигляді штрафу на суму 510 грн за порушення правил паркування (ст. 122 КУпАП). Постанову патрульного було оскаржено в порядку адміністративного судочинства. У позові громадянин зазначив, що в той день він не керував авто, а тільки підійшов до нього, а авто було припарковано так, як його припаркував член сім'ї.

Суди першої та апеляційної інстанцій визнали постанову протиправною та скасували останню, указавши, що в постанові про накладення адміністративного стягнення не зафіксовано, на підставі яких документів працівник поліції встановив, що позивач є суб'єктом відповідальності за вказане правопорушення.

Правова позиція Верховного Суду. Касаційну скаргу Верховний Суд не задовольнив та залишив рішення судів попередніх інстанцій у силі.

Наявність усіх ознак адміністративного правопорушення є єдиною підставою для притягнення правопорушника до відповідальності. Якщо відсутня хоча б одна з ознак правопорушення, особа не може бути притягнута до відповідальності.

Однак відповідач не довів належними та допустимими доказами вчинення саме позивачем порушення Правил дорожнього руху та не довів, що позивач є суб'єктом відповідальності за вказане правопорушення.

3. Водій, який, здійснюючи проїзд на жовтий сигнал світлофора, не зупинив автомобіль у належному місці, підлягає адміністративному покаранню (Постанова Верховного Суду від 26.02.2020 у справі № 751/5437/17).

Фабула справи. Поліцейський склав адміністративний протокол про накладення штрафу в розмірі 425 грн щодо водія, який, здійснюючи проїзд на жовтий сигнал світлофора, не зупинив автомобіль у належному місці. Водій у суді оскаржив це рішення поліції. Він заявив, що під час перетину перехрестя блимав зелений сигнал світлофора. Але під час безпосереднього перетину перехрестя загорілося жовте світло. Водій не загальмував, оскільки в його автомобіля немає дзеркала заднього виду і він не бачив обстановку ззаду. Тому він продовжив рух далі. Суд першої інстанції визнав це правопорушення малозначним та застосував положення ст. 22 КУпАП. Суд апеляційної інстанції рішення суду першої інстанції скасував.

Правова позиція Верховного Суду. Верховний Суд установив, що змістом п. 8.7.3 (г) ПДР передбачено, що жовтий сигнал світлофора забороняє рух і попереджає про подальшу зміну сигналів. У разі подання світлофором (крім реверсивного) або регулювальником сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися в місцях, визначених п. 8.10 цих Правил.

4. Екстрена зупинка навіть на перехресті, здійснена у стані крайньої необхідності, відповідно до ст. 17 КУпАП виключає адміністративну відповідальність (Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 у справі № 545/3654/16-а).

Фабула справи. Водій зупинився в недозволеному місці, а саме біля аптеки, і був виявлений інспектором поліції, який здійснив відеозапис. Водій не заперечував проти порушення правил зупинки, проте наполягав на тому, що внаслідок поганого самопочуття, а саме **запаморочення та болю в серці змушений був зупинитися**. Інспектор зафіксував порушення п. 15.9 (г) ПДР і притягнув водія до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 122 КУпАП. Суд першої інстанції, із висновками якого не погодився суд апеляційної інстанції, у задоволенні позову відмовив. Ухвалюючи судові рішення, суд апеляційної інстанції зазна-

чив, що позивач здійснив справді екстрену зупинку в стані крайньої необхідності, яка передбачена ст. 17 КУпАП.

Правова позиція Верховного Суду. Верховний Суд, залишивши без змін рішення суду апеляційної інстанції, установив, що відповідно до ст. 17 КУпАП особа, яка діяла в стані крайньої необхідності, необхідної оборони або яка була в стані неосудності, не підлягає адміністративній відповідальності. І хоча водій, зупинившись, не увімкнув аварійну сигналізацію, а після накладення штрафу сів за кермо та поїхав до лікарні, ВС все одно вважає, що самопочуття водія дозволяло йому зробити екстрену зупинку на перехресті.

Отже, Верховний Суд вважає цілком обґрунтованими висновки суду апеляційної інстанції, що здійснена позивачем зупинка транспортного засобу, яким він керував, була екстреною, учиненою у стані крайньої необхідності, а отже, особа не може нести адміністративну відповідальність за це.

Питання для самоконтролю

1. Укажіть, що розуміють під юридичною характеристикою адміністративного правопорушення.
2. Перелічіть статті адміністративного законодавства (КУпАП), які пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху та визначте їх об'єктивні сторони (до кожної статті – окремо).
3. Дайте визначення поняття «оскарження справи про адміністративне правопорушення» та вкажіть, до якої стадії провадження справи воно належить.
4. Зазначте, чи дозволено не пристігатися в населених пунктах пасажирів оперативних і спеціальних транспортних засобів та документ, у якому це вказано.
5. Виконайте юридичний аналіз ч. 1 ст. 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення.
6. Установіть, що об'єднує ці три позиції: ст. 32 й 35 Закону України «Про Національну поліцію» та безпека дорожнього руху.
7. Охарактеризуйте особливості провадження справи за порушення особою ч. 6 ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення.
8. Зазначте об'єктивну сторону діяння, передбаченого ч. 3 ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення.
9. Прокоментуйте ситуацію: особа, яку зупинили за порушення Правил дорожнього руху, агресивно не погоджувалася на проходження експрес-тесту на стан сп'яніння за допомогою приладу «Драгер». Поліцейський, який здійснював провадження, зафіксував цей факт як відмову особи від проходження перевірки на стан сп'яніння.
10. Укажіть, які правові колізії існують у законодавстві, що регулює правила дорожнього руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бурбело Б. Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 20 с.
2. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 236 с.
3. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2009. 16 с.
4. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 20 с.
5. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. акад. держ. податк. служби України, 2004. 18 с.
6. Гаркуша В. В. Контрольна діяльність Державної автомобільної інспекції за правомірністю експлуатації транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 270 с.
7. Голубєва Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями Правил експлуатації автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2008. 20 с.
8. Граділь А. О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 20 с.
9. Граділь А. О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 155 с.
10. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 2005. 18 с.
11. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 40 с.
12. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 553 с.
13. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки

ки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 19 с.

14. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 20 с.

15. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2003. 19 с.

16. Домашенко О. В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Киев: Укр. акад. внутр. дел, 1993. 22 с.

17. Доненко В. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2001. 18 с.

18. Доненко В. В., Гаркуша В. В. Безпека дорожнього руху в наукових працях українських вчених: посібник. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 112 с.

19. Доненко В. В., Колпаков В. К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. М-ва внутр. справ, 2003. 196 с.

20. Донський В. В. Адміністративна відповідальність працівників ОВС за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ: Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2011. 20 с.

21. ДСТУ 3587-97. Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану.

22. ДСТУ 4100-2002. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування.

23. ДСТУ 2587:2010. Споруди транспорту. Розмітка дорожня.

24. 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. Харків: Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого, 2002. 20 с.

25. Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 18.12.84. *Відомості Верховної Ради УРСР*. № 51. Ст. 1122.

26. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2012. 244 с.

27. Комісаров С. А. Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху: автореф.

- дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя: Клас. приват. ун-т, 2011. 20 с.
28. Конституція України: від 28.06.96. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 39. 56 с.
29. Коробкін В. Ф., Егров С. В., Святенко А. А., Протченко С. М. Оформлення дорожньо-транспортних пригод: навч. посіб. Донецьк: Норд-Прес, Донецьк. юрид. ін-т ЛДУВС, 2007. 106 с.
30. Кримінальний кодекс України: прийнятий 5 квітня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.
31. Кучеренко О. М. Адміністративна відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2016. 185 с.
32. Лозовий В. М. Правове регулювання інформаційного забезпечення діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Держ. наук.-досл. ін-т МВС України, 2011. 20 с.
33. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2008. 20 с.
34. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Акад. праці і соц. відносин Федерації профспілок України, 2011. 21 с.
35. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Нац. ун-т біоресурсів і природокористування, 2011. 20 с.
36. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 1997. 24 с.
37. Пирожкова Ю. В. Адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2007. 20 с.
38. Подоляка А. М. Адміністративно-правовий статус Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2004. 19 с.
39. Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції від 06.11.2015 № 73. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf.
40. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України: наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123-73. URL: <http://upd.kv.npu.gov.ua/korisna-informacia/zakonodavcha->

baza/2579.

41. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. *Збірник урядових нормативних актів України*. 2001. № 35. Ст. 635.

42. Про автомобільний транспорт: Закон України від 11.05.2011. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

43. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556.

44. Про адміністративні послуги: Закон України від 06.09.2012. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 32. Ст. 409.

45. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.93 № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

46. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 № 1166. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF>.

47. Про запобігання корупції: Закон України від 26.10.2014. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 49. Ст. 2056.

48. 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 № 1395. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1443124473335521>.

49. Про затвердження Інструкції про 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 та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

50. Про затвердження Інструкції про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ: наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України від 25.07.2007 № 205/353. *Офіційний вісник України*. 2007. № 52. Ст. 2152.

51. Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.02.2009 № 207. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/207-2009%D0%BF/print1360049094912970>.

52. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 877. URL: <http://rada.gov.ua>.

53. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ

МВС України від 02.07.2015 № 796. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

54. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування: наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10.12.2013 № 1007/1207. *Офіційний вісник України*. 2014. № 16. Ст. 494.

55. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1086. *Урядовий кур'єр*. 2008. № 243. С. 12.

56. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1102. *Урядовий кур'єр*. 2008. № 243. С. 12-13.

57. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

58. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.

59. Про 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 № 1103. URL: <http://rada.gov.ua>.

60. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-%D0%BF>.

61. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

62. Развадовський В. Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса: Одеськ. держ. юрид. акад., 1998. 15 с.

63. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2004. 38 с.

64. Рубан А. Є. Адміністративно-правові засади державного контро-

лю у галузі автомобільних перевезень: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2009. 16 с.

65. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 19 с.

66. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 207 с.

67. Стоцька М. М. Проведення у справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 23 с.

68. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>.

69. Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя: Запорізьк. нац. ун-т, 2011. 19 с.

70. Шокун А. В. О понятиях «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения». *Безпека дорожнього руху: науково-технічний журнал*. 2006. № 1, 2. С. 7-19.

71. Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2008. 20 с.

Навчальне видання

**Гаркуша Вячеслав Вікторович,
Молчанов Ростислав Юрійович,
Шевяков Максим Олександрович**

**ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОФОРМЛЕННЯ
МАТЕРІАЛІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ
ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Навчальний посібник

Редактор, оригінал-макет – *А. В. Самотуга*

Редактор *С. П. Лагдан*

Підп. до друку 05.07.2021 р. Формат 60x84/16. Гарнітура – Times.
Друк трафаретний (RISO), цифровий. Папір офісний. Ум.-друк. арк. 7,25.
Обл.-вид. арк. 7,50. Тираж 50 прим. Зам. № 04/21-нп

Надруковано у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ
49000, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26, rvv_vonr@dduvs.in.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6054 від 28.02.2018