

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ
ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ
ПРАВопорушення, передбаченого
ст. 124 КУПАп ЩОДО ДЕЯКИХ
КАТЕГОРІЙ ОСІБ**

Науково-практичні рекомендації

Колектив авторів

Дніпро
2023

УДК 351.74:324
О-91

*Рекомендовано до друку науково-методичною радою
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
(протокол № 3 від 29 листопада 2022 року)*

Колектив авторів:

Фоменко А. Є. – ректор Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції, Заслужений юрист України;

Бахчев К. В. – декан факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, полковник поліції;

Бочковий О. В. – завідувач навчально-наукової лабораторії з дослідження проблем превентивної діяльності факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, майор поліції;

Дрок І. С. – науковий співробітник навчально-наукової лабораторії з дослідження проблем превентивної діяльності факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції;

Шевяков М. О. – старший викладач кафедри адміністративного-права, процесу та адміністративної діяльності факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, капітан поліції.

Рецензенти:

Яковенко М. О. – завідувач кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції;

Гаркуша В. В. – прокурор Дніпровської спеціалізованої прокуратури у військовій та оборонній сфері Південного регіону, кандидат юридичних наук, доцент;

Перетяцько А. І. – начальник відділення розшуку та опрацювання матеріалів ДТП БПП в м. Кременчук УПП в Полтавській області Департаменту патрульної поліції, майор поліції.

О 91 Оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб: наук.-практ. рекомендації / А. Є. Фоменко, К. В. Бахчев, О. В. Бочковий та ін. Дніпро : ДДУВС, 2023. 72 с.

ISBN 978-617-8035-12-9

Науково-практичні рекомендації містять аналіз діяльності підрозділів Національної поліції щодо Оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб та практичні рекомендації щодо підвищення ефективності даного напрямку діяльності підрозділів поліції.

Призначені для працівників підрозділів превентивної діяльності, патрульної поліції, а також курсантів, студентів і науковців юридичного спрямування.

ISBN 978-617-8035-12-9

© Автори, 2022
© ДДУВС, 2023

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ПЕРЕДМОВА	5
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНУ ПРИГОДУ ТА АЛГОРИТМ ДІЙ ПОЛЩЕЙСЬКОГО	8
РОЗДІЛ 2. ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ З МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗБИТКАМИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ (ЗАГИБЛИХ, ТРАВМОВАНИХ)	29
РОЗДІЛ 3. ЗАГАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД СКОЄНИХ НЕПОВНОЛІТНИМИ ТА ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ.....	43
РОЗДІЛ 4. ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 124 КУПАП НЕПОВНОЛІТНИХ ОСІБ	51
РОЗДІЛ 5. ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 124 КУПАП ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ	59
ДОДАТКИ	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	69

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

- ГРПП** – група реагування патрульної поліції;
ГУНП – Головне управління Національної поліції;
ДТП – дорожньо-транспортна пригода;
ЄРДР – Єдиний реєстр досудових розслідувань;
ІНП – Інформаційний портал Національної поліції;
КК України – Кримінальний кодекс України;
КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України;
КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення;
МВС України – Міністерство внутрішніх справ України;
СРПП – сектор реагування патрульної поліції;
ст. – стаття;
ТЗ – транспортний засіб.

ПЕРЕДМОВА

Людство постійно знаходило шляхи оптимізації та спрощення свого життя через застосування різноманітних засобів. Одним з таких засобів став транспорт, який дозволяє підвищити мобільність не тільки людей, а й загалом їх життєдіяльності. Більше того транспорт виконує роль не тільки засобу пересування пасажирів та перевезення вантажів. Транспортна система перетворилася у складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації в найрізноманітніших галузях.

Разом з тим, поряд з високотехнологічністю та прогресом, транспорт став і джерелом підвищеної небезпеки для самої людини, адже щорічно в країнах світу реєструється близько 55 мільйонів ДТП, внаслідок яких гине понад 300 тис. осіб та близько 8 млн. отримують поранення. Відповідно до статистики Департаменту патрульної поліції НП України, кожен день на теренах України внаслідок дорожньо-транспортної пригоди гине 12-13 чоловік, а загалом кожного року відбувається близько 100 тисяч аварій, тобто в середньому 412 щодня.

Вказані факти вимагають негайних та постійних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, що отримало міжнародну реакцію через спеціально створену Європейську економічну комісію при Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН). Фундаментальними етапами в її діяльності стало прийняття Міжнародної Конвенції «Про дорожній рух» та Конвенції «Про дорожні знаки та сигнали» (Вена 1968 р., з змінами станом на 1997 рік.). З часом ці Конвенції були доповнені Європейськими договорами 1971 року. Кожні півроку на засіданнях Комітету по внутрішньому транспорту ЄЕК ООН групи експертів вносять нові рекомендації, спрямовані на створення максимально безпечних умов дорожнього руху.

При цьому, реалізація міжнародних програм та рекомендацій має свої національні особливості, які мають враховуватись як під час формування нормативно-правової бази так і під час безпосередньої реалізації заходів забезпечення безпеки дорожнього руху.

В Україні дорожня інфраструктура розроблялась у радянські часи, коли кількість транспортних потоків, як і самого транспорту, були у рази

менші, а тому не розраховані на вимоги сучасності. Змінюється і функціонал державних інституцій, які повинні слідкувати за безпекою дорожнього руху.

Вищевказане вимагає постійної роботи щодо удосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, а також постійної роботи щодо удосконалення вмінь та навичок працівників Національної поліції щодо виконання завдань з забезпечення безпеки дорожнього руху. Адже саме поліція є єдиним органом виконавчої влади, яка виявляє, фіксує, припиняє та оформлює порушення правил дорожнього руху та забезпечує притягнення осіб, винних у їх вчиненні, до адміністративної відповідальності. Органи та підрозділи Національної поліції є основним інструментарієм для забезпечення безпеки дорожнього руху учасниками дорожнього руху та притягнення до юридичної відповідальності винних осіб, які ігнорують норми та правила поведінки на транспорті, на автомобільній дорозі, вулицях.

Водночас результати судової практики та соціологічних опитувань вказують на низький рівень якості оформлення дорожньо-транспортних пригод працівниками поліції, а неналежне оформлення процесуальних документів поліцейськими тягне за собою ухилення від відповідальності винних осіб, тим самим спонукає їх до продовження ведення девіантного способу життя та ігнорування вимог законодавства. У зв'язку з цим, суттєво порушуються права і свободи добропорядних та законотримувальних мешканців нашої держави.

Вказані фактори, а також особлива увага до забезпечення безпеки дорожнього руху стали приводом включення до плану науково-дослідної роботи навчально-наукової лабораторії з дослідження проблем превентивної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ на 2022 рік проведення наукового дослідження на тему: «Оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб».

Підставами для проведення науково-дослідної роботи стало те, що значна частка адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вчиняється із порушенням правил дорожнього руху, тобто містить склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Крім того, на сьогодні відсутні методичні матеріали щодо здійснення контролю за дотриманням БДР його учасниками та правомірністю експлуатації ТЗ на вулично-дорожній мережі, а

також щодо здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері БДР дільничними офіцерами поліції та поліцейськими офіцерами громади, враховуючи положення наказу МВС України № 468 від 19.06.2020, яким внесені зміни до Інструкції з організації діяльності ДОП затвердженої наказом МВС від 28.07.2017 № 650. Мають місце недоліки обліку адміністративних правопорушень, передбачених ст. 124 КУпАП, з боку поліцейських та відсутність належного контролю за доведенням адміністративної справи за ст. 124 КУпАП до прийняття рішення у справі, а також виконання накладеного стягнення.

На підставі вивчення й узагальнення вітчизняних науково-теоретичних джерел за темою дослідження, аналізу відповідних статистичних даних та нормативно-правових актів, а також висновків щодо узагальнення особистих думок і експертних оцінок досвідчених фахівців у галузі зазначеної діяльності сформовано науково-практичні рекомендації щодо оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНУ ПРИГОДУ ТА АЛГОРИТМ ДІЙ ПОЛІЦЕЙСЬКОГО

ПОНЯТТЯ, ОЗНАКИ І КЛАСИФІКАЦІЯ ДТП

«ДТП – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки»

Пункт 1.10 Правил дорожнього руху

Окремо визначено законодавцем дефініцію «дорожньо-транспортної пригоди» у диспозиції ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме: ***Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна***

Отже, ***ДТП*** – це подія (небезпечний або страховий випадок), яка завжди має суспільно-шкідливі або суспільно-небезпечні, негативні наслідки та обов'язково матеріальні збитки, травмування чи загибель людей.

Обставина у вигляді наявності матеріального збитку, тілесних ушкоджень або загибелі людей відрізняє ДТП від ***аварійних ситуацій***. До останніх можна віднести, наприклад, випадки, коли:

– транспортний засіб, що рухався по слизькій дорозі, пішов у занос, тобто розпочався некерований самовільний рух, мимовільно розвертається, здійснює наїзд на розташований на узбіччі сніжний вал, але не отримує ніяких механічних пошкоджень, його водій, пасажир, вантаж чи інше майно залишаються неушкодженими (без наявності тілесних ушкоджень незалежно від їх тяжкості), тобто матеріальні збитки нікому не спричинені;

– унаслідок перевищення швидкості руху транспортного засобу на повороті водій не впорався з керуванням, при цьому не стежив за дорожньою обстановкою та вчасно не зреагував на її зміну, здійснив виїзд за межі проїзної частини, але через те, автомобіль був обладнаний

засобами пасивної безпеки, а водій та пасажир належним чином користувались ними, тобто були пристебнуті ременями безпеки, то дані учасники дорожнього руху тілесних ушкоджень не отримали, а транспортний засіб механічних пошкоджень не отримав.

З погляду наукової дорожньої термінології, ДТП – *це подія, що порушує нормальний хід функціонування процесу дорожнього руху в системі «людина-автомобіль-середовище»*. Вона виникає в результаті втрати можливості керувати транспортним засобом або внаслідок неправильно вжитих дій або комплексу дій учасників дорожнього руху і супроводжується загибеллю, пораненням людей, завданням матеріального збитку.

Більшістю випадків виникненню ДТП передують одне чи декілька порушень норм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та правил експлуатації джерел підвищеної небезпеки (винятки – нещасні випадки, посідають дуже незначний відсоток).

КЛАСИФІКАЦІЯ ДТП

За видом юридичної відповідальності або юридичних наслідків

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

- а) *адміністративна відповідальність;*
- б) *кримінальна відповідальність;*
- в) *цивільно-правова відповідальність.*

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

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

Учасники дорожнього руху мають право скласти повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду («Європротокол»), якщо дотримані наступні вимоги:

- в ДТП присутні виключно два транспортних засоби;
- відсутності травмованих або загиблих людей;
- відсутність у водіїв ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;
- водії мають при собі документи передбачені ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух», п.п. 2.1 а, б, г Правил дорожнього руху України;
- сума збитків не перевищує 50 000 гривень;
- згода водіїв транспортних засобів з обставинами скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

Водії транспортних засобів після складення повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду («Європротокол») мають право залишити місце дорожньо-транспортної пригоди та звільняються від обов'язку інформувати органи та підрозділи Національної поліції України про її настання.

У разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників органів та підрозділів Національної поліції України розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом за поданням МТСБУ.

ОСНОВІ ВИДИ ДТП

ЗІТКНЕННЯ – подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися

Між собою



З рухомим складом залізниць



З транспортним засобом, що раптово зупинився



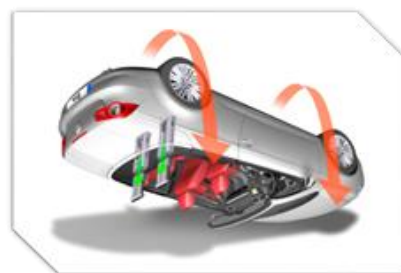
- Зустрічні;
- Попутні;
- Бічні.

сума збитків не перевищує
50 000 гривень

згода водіїв транспортних
засобів з обставинами скоєння
дорожньо-транспортної пригоди

ПЕРЕКИДАННЯ – подія, при якій транспортний засіб, що рухався, перекинувся

До цього виду пригод НЕ відносяться перекидання, яким передували інші види пригод



До перекидань відносяться тільки ті пригоди, при яких транспортний засіб, що рухався, втрачає стійкість та перекидається внаслідок впливу несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення чи закріплення вантажу, а також через застосування неправильних прийомів керування

ПАІБД

на пішохода – подія, за якої:

- рухомий транспортний засіб наїхав на людину;
- людина натрапила на рухомий транспортний засіб;
- людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, та виступає за габарити транспортного засобу;
- до наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на **лижах, санях, ковзанах, самокатах**, які переміщуються в **інвалідних візках без двигуна**, на дітей, котрі катаються на **триколісних велосипедах**.

на велосипедиста:

- пригода, за якої рухомий транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб.

на тварину:

- пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин (включаючи в'ючних і верхових) або ці тварини чи птахи ударилися в транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди чи спричинено матеріальні збитки.

на перешкоду:

- подія, при якій рухомий транспортний засіб, наїхав або зачепив нерухомий об'єкт (опора мосту, стовп, огорожа, стіна, дерево, будівельні матеріали тощо).

на гужовий транспорт:

- подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на упряжених тварин або гужові вози, або самі ці упряжені тварини або гужові вози ударилися об рухомий транспортний засіб.

на транспортний засіб, що стоїть:

- пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв, а також на причіп чи напівпричіп.

Слід відмежовувати дану пригороду від **наїзду на транспортний засіб, котрий раптово зупинився**, яка відноситься до зіткнення.

ІНШІ ПОДІЇ:

- падіння вантажу, що перевозиться, або відкинутого колесом предмету або речі на людину, тварину або інший транспортний засіб;
- наїзди на перешкоду (вантаж, що впав, колесо, що відвалилося), що раптово з'явилася;
- наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху.

Наприклад: транспортний засіб, що рухається, здійснив наїзд на особу, яка керує легким електротранспортом (електросамокат,

моноколесо, гіроскутер, гіроборд, сігвей тощо) – падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або усередині нього унаслідок різкого гальмування, прискорення або зміни напрямку руху.

ПРИЧИНИ ДТП:

- дії, що виникли з вини людей (водіїв, пасажирів, осіб, відповідальних за технічний стан транспортних засобів і доріг, тощо);
- події, які обумовлені непереборною силою природи (повінь, обвал, землетрус, буревію тощо), а також випадковим збігом обставин.

Небезпечні випадки, що не кваліфікуються як дорожньо-транспортна пригода та не підлягають обліку:

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

– Пригоди за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій або сільськогосподарських робіт (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установлення щогл, опор тощо);

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

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

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

Приклад №1

– Якщо асфальтовий каток, під час укладання асфальту на автомобільній дорозі, зачепив нерухомий транспортний засіб, то ця пригода не буде дорожньо-транспортною, так як вона пов'язана із порушенням правил виконання дорожньо-будівельних робіт;



– Але, якщо асфальтний каток у процесі виконання роботи зіткнувся з транспортним засобом, який рухався, то наявний факт ДТП.

Приклад №2

– Коли водій трактору скоює наїзд на перешкоду під час посівних робіт на полі, то виникає пригода, пов'язана з порушенням правил виконання сільськогосподарських робіт.



– Але у тому випадку, якщо трактор виконував на полі транспортну роботу (наприклад, буксирував причеп) та скоїв наїзд на перешкоду, то ця пригода кваліфікується як дорожньо-транспортна.

ПЕРШОЧЕРГОВІ ДІЇ ПОЛІЦЕЙСЬКОГО НА МІСЦІ ДТП

Прибувши на місце пригоди, поліцейський:

З потерпілими:

1. Подає попередню інформацію про пригоду до чергової частини органу (підрозділу) Національної поліції України.

2. Огороджує відповідними знаками конусами або тимчасовим огородженням місце ДТП та забезпечує безпеку дорожнього руху на

вказаній ділянці.

3. Організовує рух транспорту в об'їзд та вживає заходів щодо найшвидшого поновлення руху.

4. Фіксує місце, час, вид та обставини ДТП.

5. Уживає заходів щодо надання першої медичної допомоги потерпілим і доставки їх до медичних закладів.

6. Збирає інформацію про потерпілих, про те, в які медичні заклади і ким вони відправлені.

7. З'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені потерпілі.

8. Уживає заходів з метою збереження обстановки і слідів пригоди, устанавлює очевидців та свідків.

9. Устанавлює транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до ДТП, і забезпечує їх присутність на місці пригоди.

10. Знаходиться на місці пригоди до прибуття слідчо-оперативної групи (СОГ) органу чи підрозділу Національної поліції України.

Надає прибулому на місце пригоди керівникові СОГ (прокурору, слідчому, дізнавачу) інформацію про причетних до ДТП осіб і свідків, передає йому зібрані відомості.

З матеріальними збитками без потерпілих:

1. Подає попередню інформацію про пригоду до чергової частини органу (підрозділу) Національної поліції України (місце пригоди, локалізація, вид пригоди, кількість учасників, марку, модель, тип, реєстраційні номерні знаки транспортного засобу, відомості про майно, яке пошкоджено (в тому числі перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, отриманих унаслідок ДТП), результати огляду водіїв на стан сп'яніння (у випадку його проведення).

2. Огороджує відповідними знаками, конусами або тимчасовим огороженням місце ДТП та забезпечує безпеку дорожнього руху на вказаній ділянці.

3. У разі потреби організовує та регулює дорожній рух транспорту в об'їзд, а в разі неможливості зробити це фіксує в присутності учасників ДТП розташування транспортних засобів, слідів ДТП та слідів інших предметів, що мають відношення до пригоди, після чого вживає заходів щодо поновлення руху.

4. Фіксує місце, час, вид, обставини, порушені положення Правил дорожнього руху та наслідки ДТП.

ДІ ПОЛІЦЕЙСЬКОГО ЩОДО ЛОКАЛІЗАЦІЇ МІСЦЯ ДТП

Довжина зони ДТП повинна бути мінімальна і забезпечувати безпеку осіб, що приймають безпосередню участь на місці ДТП, а також безпечний режим руху пішоходів і транспортних засобів.

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

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

У темний час доби або в умовах недостатньої чи обмеженої видимості застосування світлосигнальних та звукових пристроїв (проблискових маячків синього кольору та спеціального звукового сигналу, чи без такого для відсутності привертання інших учасників дорожнього руху) обов'язково на всіх дорогах незалежно від її освітленості.

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

ДІ ПОЛІЦЕЙСЬКОГО ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ ТРАНСПОРТУ НА МІСЦІ ДТП

З метою попередження учасників дорожнього руху про виниклу небезпеку або перешкоду для руху на дорозі, і для надання їм вказівки напрямку об'їзду місця ДТП поліцейськими патрульної поліції можуть використовуватися переносні дорожні знаки та світловідбиваючі конуси, що входять у комплект патрульного автомобіля.

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

Першочергове завдання патрульного, який прибув на місце ДТП – якнайшвидше витягти потерпілих із пошкоджених ТЗ і надати їм долікарської допомоги для рятування життя.

Однак в умовах обмеженої або недостатньої видимості і при відсутності на місці події осіб, здатних надати допомогу, необхідно вжити найпростіші заходи для запобігання повторної ДТП:

– увімкнути спеціальні світлові сигнали на патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події,

– установити знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ, що рухаються (у населених пунктах не менш 15 м, а поза їхніми межами – не менш 30 м від ТЗ, що стоять на місці пригоди)

– установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків повинна виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. При відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усіякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, соляркові смолоскипи і т. ін.). У цих цілях можуть бути використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети з нанесенням на них необхідної інформації).

– по мірі ліквідації наслідків вони, поряд з конусами, що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися та не заважати учасникам дорожнього руху безпечно здійснювати дорожній рух.

– на неосвітленій ділянці дороги можна поставити автомобіль із включеним ближнім світлом фар у бік місця ДТП.

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

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

1. Перший дорожній знак 4.7 «Об'їзд перешкоди з правого боку» або 4.8 «Об'їзд перешкоди з лівого боку» повинний виставлятися на початку лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів на під'їзді до місця ДТП, що впливає по середині лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП.

2. Для позначення напрямку об'їзду на двох під'їздах до місця ДТП, варто розташовувати два знаки 4.7 або 4.8 на тому під'їзді, де поперечне зміщення траєкторії руху транспортних засобів більше, або на під'їзді з більшою інтенсивністю руху.

3. Для організації руху по смузі проїзної частини, що призначена

для руху транспортних засобів у зустрічному напрямку, де неможливий або небезпечний зустрічний роз'їзд транспортних засобів, регулювання руху необхідно здійснювати за допомогою двох регулювальників, або у винятковому випадку одного регулювальника, якщо на місце ДТП на той час прибув наряд з двох патрульних.

4. Конуси сигнальні виставляються для позначення вектору руху транспортних засобів, при об'їзді місця ДТП.

5. Конуси сигнальні виставляються по лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП (перешкоди), і повинна бути утворена не менше ніж трьома направляючими пристроями (конусами).

6. При організації руху транспортних засобів по смузі, призначеної для руху в зустрічному напрямку, для розподілу зустрічних потоків транспортних засобів і забезпечення безпечної траєкторії руху, використовуються направляючі пристрої (конуси).

Огороджувальна стрічка повинна використовуватися для огороження місця ДТП, що поширюється за границі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно зробити неможливим рух пішоходів на місці ДТП.

Найважливішим обов'язком поліцейського, який першим прибув на місце пригоди, є забезпечення її охорони і вжиття заходів щодо схоронності слідів та інших речових доказів.

Якщо зробити об'їзд місця ДТП неможливо, поліцейський разом з іншими учасниками дорожнього руху:

1. Фіксує розташування транспортних засобів;
2. Фіксує сліди руху, його напрямок та сліди гальмування;
3. Звільняє проїжджу частину від транспортних засобів – учасників ДТП;
4. Відновлює рух.

ОСОБЛИВОСТІ ОГЛЯДУ ПОЛІЦЕЙСЬКИМ МІСЦЯ ДТП

При дорожньо-транспортній пригоді основні докази, які подальшому будуть визнані допустимими та належними, здобуваються при огляді місця події та транспортних засобів. Тому виконанню цих дій повинна приділятися особлива увага.

При огляді місця події обов'язково фіксуються такі дорожні умови:

- назва, напрямок дороги відносно сторін горизонту;

- план дороги (пряма ділянка, перехрестя і його форма, повороти й закруглення дороги, їх напрямки й радіуси);
- поздовжній профіль дороги (випуклий, горизонтальний, двоскатний, односкатний, його величина);
- ширина проїжджої частини дороги;
- тип дорожнього покриття (асфальтобетон, цементобетон, бруківка, гравій, пісок і т. д.);
- стан дорожнього покриття (сухе, мокре, забруднене, ожеледь, сніг, льодовий покрив, вигляд, розміри та місце їх розташування і т. д.);
- пошкодження дорожнього покриття (місце розташування, конфігурація вибоїн, розміри та вигляд країв і т. д.);
- ширина правого й лівого узбіччя;
- тип покриття узбіччя і його стан (укріплене, м'яке, вкрите щебенем, піском, травою, снігом, кригою і т. д.);
- пошкодження на узбіччях;
- ширина тротуарів;
- висота бордюрів;
- наявність перешкод на проїжджій частині дороги, узбіччях, тротуарах;
- глибина кюветів;
- довжина відкосів кюветів, їх стан;
- дорожні знаки на відстані 300 м в обидва боки, зона дії знаків, правильність їх установа і стан;
- розмітка проїжджої частини в зоні місця ДТП;
- зовнішнє оточення місця ДТП (відкрита місцевість, дерева, будови, обриви і т. д.);
- спосіб регулювання дорожнього руху на регульованому перехресті (регулювальник або світлофор, його тип, режим роботи, місцезнаходження, справність);
- видимість поверхні проїжджої частини по осьовій лінії;
- коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з дорожнім покриттям.

Оскільки межі огляду відразу встановити важко, спочатку рекомендується оглянути ті місця, де знаходяться основні об'єкти пригоди: автомобілі, інші транспортні засоби тощо. Потім, рухаючись у напрямку, зворотному руху автомобіля (або в напрямку, що відповідає руху автомобіля, який зник із місця пригоди), слід оглянути узбіччя, тротуари та прилеглі ділянки.

Першочергову увагу при огляді, безумовно, приділяють об'єктам, що мають безпосереднє відношення до пригоди: слідам гальмування, розташуванню транспортних засобів, місцезнаходженню великих предметів. Проте слід враховувати, що нерідко і незначні об'єкти, які на перший погляд здаються несуттєвими, можуть мати важливе значення при розслідуванні пригоди. Тому при огляді слід фіксувати всі помічені на дорозі сліди та предмети.

Часто розташування плям електrolіту або іншої рідини, уламків скла, ґрунту, що обсипався, зламаних деталей, подряпин на дорожньому покритті служать відправною точкою.

СКЛАДАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМ СХЕМИ ДТП

– З існуючих способів вимірювань найбільш зручно використовувати систему прямокутних координат. Як одна з осей координат (X) можуть бути використані прямолінійний бордюр, прямолінійна кромка проїжджої частини, стіна будівлі або лінія, що є її продовженням, і інші об'єкти, обмежені прямими лініями. Друга вісь координат (Y) повинна проходити через вибраний орієнтир (місце установки дорожнього знаку, кут будівлі і т.д.) і бути перпендикулярною першою;

– У випадках, коли на місці ДТП немає прямих ліній, які можна було б використовувати як вісь координат (криволінійна ділянка дороги, дорога без чітких меж проїжджої частини — ґрунтова, засніжена і т.п.), необхідно на місці ДТП штучно позначити лінію (вісь координат), від якої вироблятимуться вимірювання (така умовна лінія називається базовою);

– Базова лінія проводиться між двома добре помітними об'єктами (орієнтирами). Можна позначити цю лінію на місцевості, натягнувши між вибраними об'єктами полотно рулетки або шнур. Розташування базових ліній визначаються на місці ДТП, виходячи з конкретної обстановки і зручності вимірювань;

– Положення сліду або об'єкту фіксується вимірюванням відстані від їх характерних точок (початок, кінець, зміна напрямку сліду, положення коліс ТЗ і ін.) до базової лінії (поперечний розмір), а також до лінії, перпендикулярної до базової і, яка проходить через один з орієнтирів – друга вісь координат (подовжній розмір). Вимірювання

проводяться перпендикулярно до осей координат;

– Не виключено, що поблизу місця ДТП не виявиться двох об'єктів, між якими можна було б провести пряму лінію, а лише один (камінь, самотнє дерево і т.п.). В цьому випадку базову лінію можна побудувати на заданій відстані від місця розташування компаса, встановленого у певної частини орієнтиру, провівши її так, щоб вона перетинала лінію, направлену від компаса на яку-небудь сторону світла;

– Слід зафіксувати довжину, ширину і конфігурацію сліду, а також його характер (гальмування, бічне ковзання) і, по можливості, його приналежність конкретному ТЗ;

– Якщо слід прямолінійний, фіксують його розташування по відношенню до прийнятої базової лінії (до краю дороги, осьової лінії дорожньої розмітки і ін.) на початку і кінці сліду;

– Якщо слід криволінійний (складної конфігурації), то при нанесенні його на схему слід поступити таким чином: базова лінія від початку (кінця) сліду розбивається на відрізки однакової довжини, наприклад, рівні 1 м (при розбитті базової лінії на відрізки меншої довжини точність нанесення сліду буде більшою). Довжина відрізків повинна бути вказана. При рівній довжині всіх відрізків достатньо вказати довжину першого. Відрізки позначають цифрами і вимірюють відстані від кінців відрізків до сліду.

Часто слід, залишений ТЗ, проходить по ділянках дороги з різним покриттям (наприклад, гальмування починається на проїжджій частині, потім ТЗ в загальмованому стані перетинає розділовий газон і зупиняється на узбіччі). У таких випадках необхідно зміряти довжину сліду в межах кожної ділянки.

При фіксації слідів шин ТЗ вимірюються:

1. **Відстань між серединами слідів шин**, залишених правими і лівими колесами (*при прямолінійному русі воно відповідає колії ТЗ*). Якщо сліди залишені спареними колесами, то вимірюється відстань між серединами слідів внутрішніх коліс, а також зовнішніх коліс;

2. **Ширина слідів шин** – відстань між бічними межами сліду, залишеного будь-яким одиночним колесом;

3. **Глибина сліду шини** – відстань між дном об'ємного сліду і площиною поверхні, на якій він залишений;

4. **Будова малюнка протектора**, що відобразився в сліді, – **конфігурація і розміри його елементів** (зокрема місцеві дефекти), їх кількість, положення на біговій доріжці і щодо один одного.

Об'ємні сліди коліс ТЗ, знайдені на місці події, фіксуються

шляхом виготовлення зліпків.

Достатньо зафіксувати розташування осей передніх і задніх коліс ТС, розташованих з одного боку (тобто правих або лівих коліс), і вказати модель ТЗ (тягача, причепа).

Перед нанесенням меж розташування осипів на схему, наприклад осипів скла, слід по можливості визначити приналежність стекол, що обсипалися, конкретному ТЗ. Якщо виявиться, що в загальних межах осипів розташовуються осколки лобового скла одного з ТЗ і скла фар іншого ТЗ, то межі їх слід позначити окремо. Перед початком вимірювань слід позначити межі осипу і місць найбільшої концентрації.

ВИГОТОВЛЕННЯ СХЕМИ ДТП

Важливою частиною протоколу є схема дорожньої обстановки після події. Вона повинна виконуватися вельми ретельно. Спочатку, визначивши межі огляду, складають чернетки, а потім на їх основі готують чистовий екземпляр схеми.

На схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, де сталася дорожньо-транспортна пригода;
- сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів;
- сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів їх розміщення відносно елементів проїзної частини (довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів, довжина слідів на ділянках з різним покриттям);
- інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо;
- координати місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з роздільними смугами;
- ширина тротуарів, узбіччя;

- розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розташування дорожньої розмітки;
- розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

Окремі об'єкти, що знаходяться на значній відстані від місця події, можуть наголошуватися на схемі умовними знаками з обов'язковою вказівкою їх розмірів і відстані до них.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;
- серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою;
- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП;
- вид пригоди;
- кількість учасників ДТП;
- порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;
- тип транспортного засобу;
- результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення);

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

На схемі повинні бути відображені:

- *геометрична характеристика дороги* – ширина проїжджої частини, тротуарів і узбіч, розміри кюветів, радіуси закруглює, величини поперечного і подовжніх ухилів – підйомів і спусків, форма і розміри острівців безпеки;

– **огорожі проїзної частини** – надобні, бар'єри, стовпи; засоби регулювання руху – лінії розмітки, дорожні знаки і покажчики (світлофори повинні бути вказані не тільки на самому місці події, але і на попередніх йому ділянках).

При подіях, що трапилися в темний час доби, на схемі фіксується розташування приладів штучного освітлення з вказівкою, які з них були включені. Розміри об'єктів і відстані до них на місцевості вимірюються рулеткою і переносяться на схему за допомогою прямокутної системи координат. Осі координат на місцевості, від яких виробляють виміри, слід вибирати так, щоб вони охоплювали всю ділянку і при необхідності могли бути легко відновлені. Для однієї з осей координат звичайно вибирають нерухомі, постійно знаходяться на ділянці предмети – сталі орієнтири.

Сталий орієнтир – стаціонарно встановлений об'єкт (кут будівлі або павільйону зупинки маршрутних транспортних засобів, дорожній знак 5.60 «Кілометровий знак», опора електропередач, об'єкт дорожнього сервісу, порядковий елемент інженерної конструкції дороги тощо), який має свою назву, порядковий номер, іншу видиму відмінність серед подібних об'єктів та розташований вздовж вулиці або смуги відведення дороги.

Сталим орієнтиром не є дерева, кущі, транспортні засоби, які стоять, тимчасові споруди або конструкції, пересувні торговельні споруди, огорожі будівельних майданчиків або місць проведення дорожніх робіт, інші об'єкти, розташування яких на місцевості в подальшому неможливо об'єктивно визначити, чи геометрія, розміри або місце розташування яких можуть з часом змінюватися.

У містах – це **стіни будинків**. Обирати для цієї мети **бордюрний камінь тротуару** не рекомендується, оскільки згодом можливі зміни ширини проїжджої частини. На замських дорогах з твердим покриттям координатною віссю може служити край проїжджій частині. На дорогах, що не мають твердого покриття, проводять пряму лінію між придорожніми телеграфними або освітлювальними стовпами, між деревами і іншими нерухомими предметами. Інша вісь координат, розташована перпендикулярно до першої, проводиться упоперек дороги за допомогою натягнутого шнура або на око з таким розрахунком, щоб вся ділянка події розташовувалася за нею.

ОСНОВНІ ПРАВИЛА ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВИГОТОВЛЕННЯ СХЕМИ ДТП

1. Щоб не захаращувати чернетку розмірними лініями і числами, місця вимірів можна пронумерувати, а результати вимірювань дати у вигляді таблиці на окремому листі. На чернетках важливо точно зафіксувати розміри взаємного розташування об'єктів дорожньої обстановки, що дозволить одержати точне її відображення на чистовій схемі.

2. Перед проведенням замірів та фіксацією об'єктів і слідів проводиться прив'язка місця ДТП на схемі до певного нерухомого об'єкту (вимірюється відстань до зазначеного об'єкту від якого-небудь, як правило найближчого, сліду чи предмету, що буде зафіксований в місці ДТП) та ця інформація вноситься до схеми. Прив'язка місця ДТП здійснюється до постійних об'єктів, як правило: кілометрового знаку; рогу будинку або споруди; межі перехрестя. У випадку відсутності таких орієнтирів можна здійснювати прив'язку до опор ліній електропередач із зазначенням її номера та інших сталих орієнтирів.

3. Виміри розташування транспортних засобів, предметів та виявлених слідів проводяться лише у напрямках паралельному та перпендикулярному вісі дороги. Виміри найкраще проводити від правого краю проїзної частини або тротуару по напрямку руху транспорту.

4. Початок і закінчення слідів гальмування, волочіння і тому подібне слід обкреслити на асфальті крейдою і провести необхідні виміри. Якщо сліди гальмування правих і лівих коліс різні по довжині, то заміряють окремо довжину кожного сліду. Гальмівний слід може бути не суцільним, а переривистим.

5. Прямі сліди фіксуються наступними розмірами: довжина сліду, ширина сліду, відстань від початку сліду до одного з узбіч (тротуару) та відстань від кінця сліду до цього ж узбіччя (тротуару).

6. Якщо слід непрямої, а має дугоподібну форму, то крім цього вимірюється довжина хорди дуги та висота сегмента, який утворений хордою та дугою. До запису розмірних даних записують ознаки, за якими слід віднесений до кочення чи бокового ковзання коліс.

7. Якщо є два сліди, то необхідно обов'язково заміряти ширину кожного з них і відстань між слідами.

8. Фіксування розташування транспортного засобу проводиться двома замірами відстаней у поперечному щодо вісі дороги напрямку від

його непошкоджених частин, як правило це вісі переднього та заднього коліс з однієї сторони, до відповідного краю проїзної частини (тротуару), лінії дорожньої розмітки, та одним заміром відстані від будь-якої із зазначених точок у напрямку паралельному вісі дороги до найближчого зафіксованого предмету або до точки прив'язки місця ДТП.

9. Варто зазначити, що у випадку, коли ДТП сталося на заокругленні дороги, проведення замірів проводиться не до краю проїзної частини, а до умовної лінії продовження краю рівної ділянки проїзної частини перед початком даного заокруглення. При цьому необхідно провести заміри кривизни даної ділянки для визначення в майбутньому радіуса даного заокруглення, для чого вимірюється довжина хорди дуги та висота сегмента, який утворений хордою та дугою, та заміряти відстань від початку заокруглення до місця ДТП.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі. На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються: марка (модель) пошкодженого транспортного засобу; номерний знак транспортного засобу; власник транспортного засобу; перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.

Чернетку схеми рекомендується виконувати в такій послідовності:

1. Визначити межі ділянки, яка слідує зафіксувати, і по можливості сфотографувати.

2. На ділянці події, на проїжджій частині і поблизу неї, де знаходяться сліди або предмети речовинної обстановки, позначити крейдою почало і кінець слідів качення і гальмування, ширину слідів протектора шин, обвести межі площ з осколками стекол, частинками ґрунту, що обсипалися, плямами масла, води;

3. Після такої «розмітки» обстановки зафіксувати її від руки, не дотримуючись масштабу, на папері – чернетці схеми;

4. Крапки, що підлягають виміру, на чернетці пронумерувати. Якщо можливо, зробити це і на місцевості.

5. Вибрати лінії (осі координат), від яких вироблятимуться виміри. Виробити виміри, результати записати в таблицю (форму її слід заготовити наперед).

Зміряти площі з елементами речовинної обстановки (осколками скла, масляними плямами і т.п.) і записати ці дані. Якщо на схемі необхідно позначити площі деяких її елементів (осколків стекол, плям масла і т.п.), то координати цих площ приводяться до їх центру, а сама площа вимірюється спочатку по горизонтальній, а потім по вертикальній лінії координат. Одержані дані записуються в таблицю.

Окремо записуються дані про оглядовість, типі і стані дорожнього покриття, погодних умовах, часі огляду ділянки, його місцеположенні тощо.

Чистова схема оформлюється таким у такий порядок:

Чистовий варіант схеми оформлюється на листі міліметрівки або спеціальному (масштабному) бланку. Об'єкти і відстані між ними зображають, дотримуючи прийнятий масштаб. Для складної дорожньої обстановки найбільш прийнятний масштаб 1:100 або 1:50. Бланки, використовувані патрульними, мають масштаб 1:50 (у 1 см – 2 м). Для детального відображення місця події і більшої наочності експерти НДЕКЦ рекомендують використовувати на тих же бланках масштаб 1:100 (у 1 см – 1 м).

1. На чистовій схемі рекомендується проставляти деякі найважливіші для аналізу обстановки розміри. Так, представляється доцільним проставляти розміри довжини слідів гальмування, ширини колії і ін. Рекомендується також указувати на схемі точки, звідки здійснювалось фотографування ділянки події. Виконуючий чистову схему повинен сам вирішити, згідно з обстановкою події, які розміри слід нанести на схему.

При зіткненні на регульованому перехресті у вину водіям ставиться порушення «Проїзд на заборонний сигнал світлофора» або правила, що зобов'язує водія при включенні дозволяючого сигналу світлофора поступитися дорогою транспортним засобам, що закінчують рух через перехрестя. Згідно ПДР, «перехрестя» – місце перетину, примикання або розгалуження дорогий на одному рівні, обмежене уявними лініями, що сполучають відповідно протилежні, найвіддаленіші від центру перехрестя засади закруглює проїжджих частин). Тому на схемі ДТП необхідно нанести радіуси закруглює проїжджих частин по ходу руху зіткнулися ТЗ. У реальній практиці цей вимір робиться вельми рідко, що сприяє появі некоректних висновків експертів. Тому, незалежно від ситуації, на схемі слід вказати радіуси закруглює проїжджих частин.

Якщо в тому, що оформляється ДТП на шляху проходження водія є дублюючий світлофор і дорожній знак «Стоп-лінія», то їх необхідно наносити на схему, а також слід нанести радіус закруглення проїжджої частини на розділовому бульварі (або газоні), де ці засоби регулювання встановлені.

Транспортні засоби на схемі ДТП фіксуються в тому положенні, яке вони зайняли після зіткнення до моменту прибуття. На схему наносяться відстані від осей передніх і задніх коліс до краю проїжджої частини по

подовжній і поперечній осях дороги. Якщо автомобіль перекинутий, то по цьому факту робиться відповідний запис на схемі, при цьому відстань прив'язки указується по можливості до центрів коліс. Зображення транспортного засобу повинне дозволяти легко встановити знаходження його передньої частини.

2. Якщо транспортний засіб буксирував причіп або напівпричіп, то виробляються аналогічні вищевикладеним виміри, незалежно від того, чи відбулося їх розчеплення з тягачем, чи ні. На схемі також повинен чітко визначатися напрям передньої частини причепа або напівпричепа.

3. На схемі події обов'язково повинне бути нанесене місце зіткнення ТЗ з вказівкою відстані від місця первинного зіткнення до лінії світлофорів по ходу руху машин. Якщо вказані відстані від світлофорів до краю проїжджої частини, та можливе нанесення відстаней від місця зіткнення до цього краю дороги.

4. Часто вдається визначити місце зіткнення ТЗ по об'єктивних чинниках, і воно наноситься на схему в одному варіанті. У разі відсутності цих чинників місце зіткнення визначається із слів водіїв або свідків і про це робиться відповідний запис на схемі. Якщо водії вказують кожен своє місце зіткнення, то вони наносяться на схему і нумеруються з вказівкою номера ТЗ, водій якого вказав дану координату первинного зіткнення.

5. Окрім місця зіткнення, нумеруються: напрям руху, місце розташування ТЗ після ДТП, розташування деталей, що відділилися від автомобілів, і фрагментів, слідів гальмування і т.д.

Однією з найвідповідальніших і важливіших дій осіб, що складають схему події, є визначення місця зіткнення ТЗ або наїзду на пішохода. Є рекомендації, засновані на експертній практиці, що дозволяють з максимальною точністю визначити місце зіткнення двох автомобілів по об'єктивних чинниках. Вважається, що найбільшу інформацію про місце зіткнення несуть сліди гальмування, бічного ковзання або катання; ділянки осипу ґрунту з днища автомобіля і розсипу осколків скла розбитих фар; що відділилися від ТЗ деталі і фрагменти.

РОЗДІЛ 2

ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ З МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗБИТКАМИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ (ЗАГИБЛИХ, ТРАВМОВАНИХ)

Процедуру оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст.124 КУпАП, визначає Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі¹.

Згідно чинних норм КУпАП та вказаної вище Інструкції, поліцейські уповноважені складати протокол про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП (ст. 255 КУпАП).

Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП (ст. 221 КУпАП).

Протокол – це адміністративно-процесуальний акт про проведення процесуальних дій, про їх зміст і наслідки.

Протокол про адміністративне правопорушення складається в письмовій формі відповідно до статті 254 КУпАП. **До протоколу про адміністративне правопорушення долучаються:**

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

За наявності технічної можливості протокол про адміністративне правопорушення складається в електронній формі з автоматичним присвоєнням йому відповідної серії та номера, який роздруковується за допомогою спеціальних технічних пристроїв.

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

¹ Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>.

також цими особами.

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

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

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

У протоколі повинні бути зазначені:

- місце і дата його складання;
- посади і прізвища осіб, що проводять дію;
- прізвища осіб, які брали участь у проведенні дії, роз'яснення їх прав і обов'язків;
- зміст проведеної процесуальної дії, час її початку і закінчення;
- всі істотні для адміністративного провадження обставини, виявлені при виконанні процесуальної дії.

У випадку фіксування процесуальної дії за допомогою технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису про це зазначається у протоколі (повідомлення учасників даного провадження у справі про адміністративне правопорушення, характеристика технічних засобів фіксації та носіїв інформації, умови та порядок їх використання).

У протоколах не можна використовувати формулювання оціночного характеру, робити висновки, які вимагають спеціальних знань або вмінь.

Протоколи, складені й оформлені у встановленому законом порядку, є джерелами доказів, оскільки в них встановлюються обставини та факти, що мають значення для адміністративного провадження.

До протоколу можуть додаватись фотознімки, матеріали звукозапису, кінозйомки, відеозапису, плани, схеми, зліпки та інші матеріали, які пояснюють його зміст.

Аналіз вимог закону та практики у частині складання адміністративно-процесуальних документів, дозволяє виділити типову структуру протоколу, яка складається із вступної, описової та заключної частин.

Додатками до протоколу можуть бути:

- спеціально виготовлені копії, зразки об'єктів, речі і документи;
- письмові пояснення спеціалістів, які брали участь у проведенні відповідної процесуальної дії;
- аудіо-, відеозапис процесуальної дії;
- фототаблиці, схеми, зліпки, носії комп'ютерної інформації та інші матеріали, які пояснюють зміст протоколу.

Додатки до протоколів повинні бути належним чином виготовлені, упаковані з метою надійного збереження, а також **засвідчені відповідними підписами** спеціаліста, інших осіб, які брали участь у виготовленні та/або вилученні таких додатків.

ВАЖЛИВО !!!

За елементами конструкції норма ст. 124 КУпАП є **бланкетною (відсильною)**, тобто *під час складання протоколу про адміністративне правопорушення за даною адміністративно-правовою кваліфікацією необхідно зазначити нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення та безпосередньо положення, які порушено. У разі невказання даних положень, протокол про адміністративне правопорушення вважається, що складено з порушенням.*

ПОРЯДОК СКЛАДАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ ПРОТОКОЛУ ПРО ФІКСАЦІЮ ДТП

– Протокол про адміністративне правопорушення складається **українською мовою**;

– **Не допускається** закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу, а також унесення додаткових записів після того, як протокол підписаний особою, щодо якої він складений.

Усі реквізити протоколу заповнюються чорнилами **чорного** або **синього** кольору, крім гелевих, розбірливим почерком.

При складанні протоколу зазначаються:

- дата і місце його складення (число, місяць, рік, населений пункт, географічна точка);
- посада, спеціальне звання, прізвище, ім'я, по батькові посадової особи, яка склала протокол.

Відомості про особу, яка притягається до адміністративної

відповідальності (зазначаються повністю (без скорочення):

- її прізвище, ім'я та по батькові;
- число, місяць і рік народження;
- місце народження;
- місце проживання;
- місце реєстрації;
- найменування підприємства, установи, організації, де працює (її посада) або навчається особа;
- документ, що посвідчує особу або посвідчує спеціальний статус (серія, номер паспорта, дата видачі й назва органу, що його видав, або серія, номер іншого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення (службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток);
- дата видачі й найменування підприємства, установи, організації, що його видали;
- відомості щодо притягнення особи до адміністративної відповідальності впродовж року (за наявності);
- місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення (суть адміністративного правопорушення повинна точно відповідати ознакам складу адміністративного правопорушення, зазначеним у статті КУпАП, за якою складено протокол);
- нормативний акт, який передбачає відповідальність за правопорушення;
- частина відповідної статті та стаття КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність за таке правопорушення;
- прізвища, місця проживання свідків і потерпілих, якщо вони є;
- пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Якщо в результаті вчинення адміністративного правопорушення заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі (прізвище, ім'я та по батькові потерпілого, місце його проживання або найменування підприємства, установи, організації, їх місцезнаходження і розмір заподіяної внаслідок адміністративного правопорушення матеріальної шкоди).

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, у ньому робиться запис про це.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу та

пояснення по суті адміністративного правопорушення, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви відмови від його підписання.

При складенні протоколу порушникові роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені статтею 63 Конституції України, статтею 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Стаття 63 Конституції України:

Особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом.

Підозрюваний, обвинувачений чи підсудний має право на захист.

Засуджений користується всіма правами людини і громадянина, за винятком обмежень, які визначені законом і встановлені вироком суду.

Стаття 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення:

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі. Справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Під час відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло.

Про обізнаність з вищевказаним особа, у відношенні якої складається протокол про адміністративне правопорушення, ставить у протоколі свій підпис, а у разі відмови поставити підпис – про це робиться відповідний запис у протоколі, який засвідчується підписом уповноваженої посадової особи.

У разі коли особа, стосовно якої складається протокол, не володіє українською мовою, протокол складається за участю перекладача.

Особі, стосовно якої складається протокол, пропонується надати по суті вчиненого адміністративного правопорушення письмове пояснення,

яке підписується зазначеною особою. Пояснення може додаватися до протоколу окремо, про що робиться запис у протоколі.

У разі вчинення адміністративного правопорушення неповнолітньою особою віком від чотирнадцяти до шістнадцяти років протокол складається стосовно одного з батьків неповнолітнього або особи, яка їх замінює, відповідно до частини третьої статті 184 КУпАП.

У разі вчинення неповнолітньою особою віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років адміністративних правопорушень, передбачених статтями 44, 51, 121-127, частинами першою, другою і третьою статті 130, статтею 139, частиною другою статті 156, статтями 173, 174, 185, 190-195 КУпАП, протокол складається стосовно цієї особи.

При вчиненні правопорушення групою осіб протокол складається на кожного порушника окремо.

При викладенні обставин правопорушення у протоколі вказуються місце та час його вчинення, суть правопорушення, які саме протиправні дії чи бездіяльність вчинила особа, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, та які положення законодавства цим порушено.

Якщо є свідки правопорушення та потерпілі, до протоколу вносяться їх **прізвища, імена та по батькові**, а також адреси місць проживання.

У разі відмови особи, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, від надання пояснень за суттю вчиненого правопорушення уповноважена посадова особа вносить до нього відповідний запис.

Протокол підписується уповноваженою посадовою особою та особою, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, а також може підписуватись свідками та потерпілими, у випадку їх наявності.

У разі відмови особи, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, від підписання протоколу уповноважена посадова особа робить про це відповідний запис, який засвідчує своїм підписом та підписами свідків, у випадку їх наявності.

Особа, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, має право додати до протоколу пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви відмови від його підпису.

До протоколу долучаються матеріали, що підтверджують факт вчинення адміністративного правопорушення.

Протокол про адміністративне правопорушення складається у двох примірниках, один з яких під розписку вручається особі, по відношенню до якої він був складений.

Бланк протоколу має серію і номер і є документом суворої звітності.

Облік видачі бланків протоколів ведеться в Журналі видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення.

Журнали видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та Журнали реєстрації протоколів про адміністративні правопорушення зберігаються протягом строку, встановленого законодавством України.

ОСОБЛИВОСТІ ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЯКЕ ПЕРЕДБАЧЕНА СТАТТЕЮ 124 КУПАП²

У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) складається **протокол** про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, **до якого додаються:**

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (за їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

У випадках, коли внаслідок ДТП її учасникам заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчо-оперативна група для проведення слідчих дій на місці пригоди відповідно до вимог КПК.

Поліцейський в порядку звітування за результатами реагування на повідомлення про кримінальні та адміністративні правопорушення

² Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>.

складає рапорт на керівника відповідного підрозділу поліції, який передається уповноваженій особі підрозділу поліції.

На місці ДТП за вимогою учасників ДТП їм надається можливість зробити фотографію схеми ДТП. У випадку відсутності технічної можливості копія схеми ДТП та фотографії з місця ДТП надаються за письмовою заявою в підрозділі поліції у разі, якщо матеріали не було надіслано за належністю.

На схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти:

- 1) ділянка дороги, на якій сталась ДТП;
- 2) сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- 3) транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїжджої частини та сталих орієнтирів;
- 4) сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїжджої частини, довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів, довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- 5) інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїжджої частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту;
- 6) координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів;
- 7) ширина проїжджої частини разом з роздільними смугами;
- 8) ширина тротуарів, узбіччя;
- 9) розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- 10) розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- 11) розташування дорожньої розмітки;
- 12) розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- 13) розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку на схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- 1) марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- 2) номерний знак транспортного засобу;

- 3) власник (співвласник) транспортного засобу;
- 4) серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою;
- 5) перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП;
- 6) вид пригоди;
- 7) кількість учасників ДТП;
- 8) порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;
- 9) результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення);
- 10) тип транспортного засобу.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

- 1) застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала);
- 2) користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;
- 3) не порушувати масштабу зображення;
- 4) деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;
- 5) використовувати винесення фрагментів за схему.

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, **протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції**, на території обслуговування якого сталася пригода.

Уповноважена особа підрозділу поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен(на) в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду.

Якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди,

поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу поліції, відповідальну за розшук осіб, що зникли з місця ДТП. Остання зобов'язана вжити всіх можливих заходів для встановлення винуватців ДТП та обставин її вчинення в найкоротший строк, але не більше двох місяців.

Розшук осіб, що зникли з місця ДТП, здійснюється шляхом використання баз (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС, відкритих джерел інформації, надсилання запитів про отримання необхідних фото- та/або відеофіксацій відповідної пригоди, виклику осіб для прибуття до підрозділу або відвідування їх за місцем проживання (перебування), роботи.

При встановленні транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводяться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП та фотофіксація.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю.

ОФОРМЛЕННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМ МАТЕРІАЛІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ З МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗБИТКАМИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ (ЗАГИБЛИХ, ТРАВМОВАНИХ)

Про будь-яку ДТП, що стала відома поліцейському, включаючи і випадки, коли вона відбулася поза його маршрутом патрулювання, він негайно чи з першою нагодою доповідає до чергової частини ВП і надалі діє відповідно до отриманих вказівок чергового, а у випадках, що не терплять зволікання (аварія з тяжкими наслідками і т. ін.), негайно виїжджає до місця ДТП. При відсутності стійкого зв'язку з черговою частиною він звертається до водіїв інших ТЗ із дорученням доставити заявника в чергову частину або передати інформацію про ДТП.

Успіх у ліквідації наслідків ДТП і встановлення її суб'єктів, причин і обставин у значній мірі залежить від оперативності реагування на повідомлення, оскільки ДТП:

- являє собою надзвичайно швидкоплинну подію з відносно

малою імовірністю встановлення очевидців її початкової і кульмінаційної стадій;

– може супроводжуватися травмуванням людей, збереження життя яких залежить від швидкого надання їм першої невідкладної долікарської допомоги;

– відбувається в умовах інтенсивного дорожнього руху, тобто скупчення ТЗ, пішоходів, інших учасників дорожнього руху, осіб, що виконують які-небудь роботи на вулицях і в смузі відводу автомобільних доріг, що сприяє швидкому знищенню слідів, інших речових доказів та зміні обстановки;

– вимагає якнайшвидшої фіксації обстановки і вживання заходів щодо захисту і збереження слідів від несприятливого впливу природно-кліматичних факторів;

– обмежує або цілком перериває дорожній рух, а також створює небезпеку виникнення повторних зіткнень і наїздів в умовах обмеженої або недостатньої видимості на дорозі і транспортних потоків великої щільності;

– не виключає навмисного знищення слідів учасниками ДТП, які зацікавлені в сприятливому для них результаті справи;

– не дозволяє надалі провести адекватне моделювання при перевірці пояснень і проведенні відтворення обстановки і обставин події через безповоротну втрату першочергових відомостей про розташування ТЗ у транспортному потоці, особливостях і параметрах руху, рівня вологості і забруднення дорожнього покриття, ступеня прозорості атмосфери, напрямку дії могутніх одиничних джерел світла і т. ін.

Прибуття на місце події здійснюється на службовому транспорті або на ТЗ, що належать громадянам чи юридичним особам, про що водіям ТЗ можуть бути видані довідки або зроблені відповідні записи в шляхових документах.

Від правильних та швидких дій поліції на місці ДТП багато в чому залежить хід подальшого розслідування даної ДТП.

Досить часто некваліфіковані дії поліції на місці ДТП приводять до втрати слідів і важливих доказів, а іноді до вчинення іншої події: наїзд на автомобіль, що стоїть на проїзній частині, чи людей, увагу яких привернено скоєною ДТП.

Уникнути цього дозволяє забезпечення чіткої послідовності дій на місці ДТП, тому, прибувши на місце ДТП з матеріальним збитком та

переконавшись, що потерпілих у пригоді немає, поліцейський доповідає про це в чергову частину ВП та починає виконувати першочергові дії на місці ДТП, а саме:

- 1) встановлює водіїв, транспортні засоби яких брали участь у ДТП, та інших причетних до неї осіб;
- 2) забезпечує охорону місця ДТП та вживає заходів щодо збереження слідів та предметів;
- 3) організовує в необхідних випадках рух транспорту в об'їзд місця ДТП, при цьому дотримуючись плавної траєкторії об'їзду;
- 4) встановлює очевидців та обставини скоєння ДТП.

У випадку, якщо транспортний засіб з місця ДТП зник, то поліцейський, крім вищевказаних дій, додатково з'ясовує ймовірний напрямок руху транспорту, його марку, тип, номерний знак, вид вантажу, особливі прикмети й інші відомості.

З метою збереження слідів і інших об'єктів на місці ДТП, необхідно виключити можливість зміни обстановки місця події до її огляду і фіксації. Для цього організується охорона місця події, а в необхідних випадках обмежується чи змінюється рух транспорту.

Змінити обстановку місця події, знищити або зіпсувати сліди можуть також учасники ДТП, очевидці своїми необережними діями чи внаслідок зацікавленості у результатах розслідування даної дорожньо-транспортної пригоді.

Тому, визначивши межі місця ДТП, поліцейський видаляє за них всіх осіб, які знаходяться на місці події, у тому числі і її учасників, щоб виключити необережне чи навмисне пошкодження слідів.

Якщо місце події займає значну територію чи знаходиться на ділянці з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, то до його охорони варто додатково залучити інших працівників поліції, а в крайніх випадках водія чи перехожого. Цим особам необхідно роз'яснити задачі і порядок їхніх дій при спробі сторонніх осіб проникнути на місце ДТП.

Одна з найважливіших особливостей ДТП полягає в тому, що вони, як правило, займають протяжні ділянки вулиць і доріг (до декількох сот метрів у довжину).

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ !!!

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції, на території обслуговування якого сталася пригода.

Уповноважена особа підрозділу поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен(на) в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду за підвідомчістю.

Поліцейський в порядку звітування за результатами реагування на повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду кримінального чи адміністративного характеру складає рапорт на керівника відповідного підрозділу поліції, який передається уповноваженій особі підрозділу поліції.

У результаті дослідження правових засад, методики та тактики діяльності поліцейських щодо оформлення дорожньо-транспортної пригоди зокрема та встановлення ефективних мір адміністративної відповідальності для запобігання ДТП, пропонуються наступні зміни до НПА:

1) ч. 2 ст. 14 Закону «Про дорожній рух» викласти в редакції такого змісту: «До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин, особи, які приймають безпосередню участь в управлінні гужовим транспортом»;

2) до п. 1.10 Правил з наступним текстом: «учасник дорожнього руху – це особа, приймаюча безпосередню участь в процесі руху на дорозі в якості пішохода, водія, пасажирів, погонича тварин, велосипедистів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, осіб, які приймають безпосередню участь в управлінні гужовим транспортом»;

3) до п. 1.10 Правил додати визначення з наступним текстом: «особа, яка приймає безпосередню участь в керуванні гужовим транспортом – це особа, яка досягла 16-річного віку та безпосередньо

управляє гужовим транспортом»;

4) до п. 7.1 Правил з наступним текстом: «Керувати гужовим транспортом дозволяється особам, які досягли 16-річного віку, а переганяти тварин на дорозі – 14-річного віку»;

5) додати до ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» частину 2 з наступним текстом:

«Порушення правил дорожнього руху особами, які беруть безпосередню участь у керуванні транспортними засобами, при цьому досягли 16-річного віку та/або не мають посвідчення водія відповідної категорії, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна,

– тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин»;

б) додати до ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» частину 3 з наступним текстом:

«Порушення правил дорожнього руху особами, які беруть безпосередню участь у керуванні гужовим транспортом, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна,

– тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк двадцять годин».

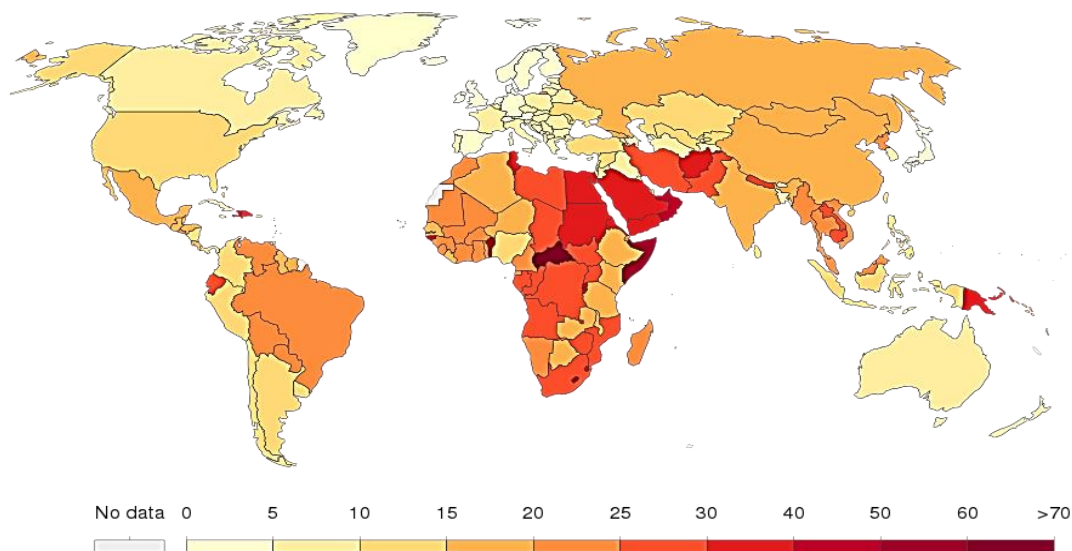
РОЗДІЛ 3

ЗАГАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, СКОЄНИХ НЕПОВНОЛІТНІМИ ТА ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ

На мапі (Мал. 1) зображений рівень смертності від ДТП станом на 2017 рік у світі, а саме – щорічна кількість смертей від ДТП на 100 000 чоловік населення. Смерть включає смерть водіїв, пасажирів, мотоциклістів, велосипедистів та пішоходів [3].

Death rate from road accidents, 2017

The annual number of deaths from road accidents per 100,000 people.
Deaths include those from drivers and passengers, motorcyclists, cyclists and pedestrians.



Source: IHME, Global Burden of Disease (GBD)
Note: To allow comparisons between countries and over time this metric is age-standardized.

Рис. 1. Карта рівня смертності від ДТП (2017)

На жаль, окремих статистичних даних щодо кількості ДТП в іноземних державах, скоєних неповнолітніми та особами, які керують гужовим транспортом, відсутня. Аналізувати наведену статистичну інформацію будемо за відомим філософським принципом: від загального до часткового, тобто від передових світових держав до України.

Варто зазначити, що найбезпечнішою країною за станом безпеки на дорожньо-вуличній мережі та найнижчим показником вчинених ДТП, є Швейцарія, яка має показник 3,06 на 100 тис. осіб. Найбільш небезпечною країною є Центральна Африканська Республіка, де на 100 тис. осіб 85,5 осіб стає жертвами ДТП. На наведені значення значною

мірою впливають соціально-політичні, економічні та інші фактори [4].

У США за безпеку дорожнього руху та контроль за дотриманням правил дорожнього руху відповідальна Національна адміністрація безпеки дорожнього руху (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA). У 2016 році NHTSA показує, що 37,461 особи було вбито в 34,436 автомобільних аваріях, у середньому 102 ДТП за добу. З 1979 по 2005 рік кількість загиблих на рік знизилась на 14,97 %, а кількість смертей на душу населення зменшилась на 35,46 %. 32 479 загиблих у результаті ДТП у 2011 році були найнижчими за 62 роки, починаючи з 1949 року. Також в статистику смертності в результаті ДТП в США, що ведеться NHTSA, враховуються тільки випадки ДТП на дорогах загального користування і не враховуючи майданчики для паркування автомобілів і приватні дороги. За 2019 рік у США було зареєстровано 36 120 загиблих осіб від ДТП, що на 1,2 % менше у порівнянні з 2018 роком. У країні спостерігається стійка тенденція до зниження кількості смертей на дорогах США. Пентагон виражає сподівання, що за 2020 рік кількість ДТП і смертельних випадків на шляхово-транспортній мережі буде ще нижча, що пояснюється поширеністю коронавірусної хвороби й необхідністю дотримання громадянами-автолюбителями протиепідемічних заходів, залишаючись на самоізоляції [5].

В Японії в розрахунку на населення гине 1/4 у 2008 році від показника 1970 року, а на кілометр – 1/6 у 2007 році від показника 1970 року. Всього за 2012 рік загинуло 4411 осіб, а в 2017 році загинуло 3694 особи, з яких 2020 осіб загинуло у віці старше 65 років, або 54,7 % від загальної маси ДТП. При цьому кількість летальних ДТП різко зростає з кожним десятиліттям, коли водій становиться старше 65 років. Близько 36 % з них – загиблі пішоходи, 13 % – велосипедисти. Смертельні випадки, пов'язані з вживанням алкогольних напоїв перед тим, як сісти за кермо, склали одну третину на 213 осіб менше, ніж десять років тому назад. Загальна кількість смертей знизилася до 3215 у 2019 році, при цьому занепокоєння викликають водії, яким 75 років і старше [6].

За оцінками експертів в Російській Федерації за 2005-2010 роки через незадовільний стан безпеки дорожнього руху заповдіяв економіці значний збиток – 5,5 трильйона карбованців [7]. За даними 2012 року щороку в ДТП гине біля 20 тис. осіб, а збиток від усіх ДТП склав приблизно 2,5 % внутрішнього валового продукту Росії. В країні спостерігається поступове зниження кількості ДТП [8].

Перш ніж починати аналіз ДТП в Україні, вважаємо за доцільне розтлумачити основні дефініції, до яких під час роботи ми будемо звертатися найчастіше. До цих понять належать: водій, транспортний

засіб, механічний транспортний засіб, немеханічний транспортний засіб, учасник дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода (ДТП), гужовий транспорт. Тільки після надання визначень можна з розумінням опрацювати статистичні дані.

Основними нормативно-правовими актами, які виступають регуляторами суспільних відносин у сфері транспорту є:

- 1) Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 (далі – Закон);
- 2) прийнята на основі Закону Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 № 1306 (далі – Правила).

До вказаних Закону та Правил, проводячи аналітичну роботу, ми будемо звертатися найчастіше.

В даному розділі центральним об'єктом нашого дослідження є статус водія. Згідно з п. 1.10 Правил водієм визнається особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії. Також водієм прийнято вважати особу, яка навчає керуванню транспортним засобом, знаходячись безпосередньо в транспортному засобі. На відміну від попередньої редакції чинне визначення терміну «водій» стосується тільки тих осіб, які керують механічним транспортним засобом. Зокрема, дуже часто особи, які навчаються в автошколах та водії, не бачать різниці між поняттями «механічний транспортний засіб» та «немеханічний транспортний засіб». Вони є різними за своїм змістом і суттю. Розглянемо їх.

Транспортний засіб взагалі – це пристрій, призначений для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання та механізмів. Транспортні засоби в свою чергу поділяються на механічні та немеханічні.

Механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, який приводиться в рух за допомогою двигуна. Визначення цього терміну охоплює всі типи механічних транспортних засобів, включаючи трамваї та тролейбуси, трактори та самохідні машини, а також транспортні засоби з електродвигуном понад 3 кВт. У п. 2.13 Правил перелічені всі категорії транспортних засобів, для управління якими вимагається досягнення встановленого Законом віку та наявність посвідчення водія певної категорії. Ці перераховані транспортні засоби є механічними, тобто, іншими словами, вони мають двигун, за допомогою якого вони розпочинають рух.

Немеханічний транспортний засіб – це транспортний засіб, який приводиться в рух з використанням мускульної сили людини або тварин.

До них належать: велосипеди, крісла колісні без двигуна тощо.

Часто виникають складнощі у віднесенні певних осіб до учасників дорожнього руху. Помилково деякі учні автошкіл відносять до цієї категорії тільки водіїв, пішоходів та велосипедистів. Тож розглянемо цю дефініцію більш ширше. Відповідно до п. 1.10 Правил учасниками дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі у якості пішохода, водія, пасажира, погонича тварин, велосипедиста, особи, яка рухається в кріслі колісному. Даний термін визначає вичерпне коло осіб, які приймають пряму участь у процесі руху на дорозі. Розтлумачений термін не допускає його більш широкої інтерпретації.

Предметом дослідження в даному розділі виступає ДТП. Відповідно до п. 1.10 Правил ДТП – це подія, яка сталася під час руху транспортного засобу, унаслідок якого загинули або поранені люди чи нанесена матеріальна шкода. Даний термін містить основні ознаки ДТП, що дає можливість водіям та іншим учасникам дорожнього руху точно визначити дану подію. Це, насамперед, необхідно для того, щоб учасники дорожнього руху змогли чітко виконувати обов'язки, покладені на них Законом та відповідними розділами дійсних Правил. У такий спосіб мінімізується порушення законодавства про дорожній рух [9].

Розрізняють такі види ДТП:

1) зіткнення – це подія, під час якої транспортні засоби, що рухаються, зіткнулися між собою або з рухомим складом залізниці. До цього виду ДТП також належать зіткнення з транспортним засобом, який раптово зупинився, а також зіткнення рухомого складу залізниці з транспортним засобом, який зупинився або залишеним на шляхах транспортним засобом;

2) перекидання – це подія, під час якого транспортний засіб, що рухається, перекинувся. До цього виду ДТП не відноситься перекидання, яке є наслідком інших видів пригод;

3) наїзд на транспортний засіб, що стоїть – подія, під час якої транспортний засіб, що рухається, наїхав на транспортний засіб, що стоїть. Часто плутають цей вид ДТП із зіткненням. Слід брати до уваги, що під час зіткнення обидва транспортні засоби перебувають в русі, а під час наїзду один – рухається, а інший стоїть. Якщо транспортний засіб наїхав на транспортний засіб, що раптово зупинився, то така ДТП відноситься до зіткнення;

4) наїзд на перешкоду – це подія, під час якої транспортний засіб наїхав на нерухомий предмет або зіткнулося з ним. Таким предметом може бути дорожня споруда, стовп, дерево тощо;

5) наїзд на пішохода – подія, під час якої транспортний засіб наїхав на людину або вона сама натрапила на транспортний засіб, що рухається;

6) наїзд на велосипедиста – подія, під час якого транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на транспортний засіб, що рухається;

7) наїзд на гужовий транспорт – це подія, під час якої транспортний засіб наїхав на запряжених тварин або візок, або запряжені тварини або візок натрапили на транспортний засіб, що рухається;

8) наїзд на тварин – це подія, під час якої транспортний засіб наїхав на птиць, диких або домашніх тварин, включаючи в'ючних та верхових тварин, або ці птахи та тварини натрапили на транспортний засіб, що рухається, і внаслідок цього постраждали люди або спричинена матеріальна шкода;

9) падіння пасажирів – це подія, під час якої людина випала з транспортного засобу, що рухається, або впала у салоні транспортного засобу;

10) падіння вантажу – це подія, під час якої люди постраждали в результаті падіння вантажу, який перевозиться [10, с. 8-18].

ДТП може виникнути не тільки безпосередньо на дорозі, але і в дворових територіях, полі або лісі. Констатація факту ДТП містить як мінімум три умови:

1) транспортний засіб у момент пригоди повинен знаходитися в русі;

2) подія повинна бути пов'язана з наявним транспортним засобом;

3) в якості наслідків повинні бути загибель та/або травмування людей чи пошкодження транспортного засобу, вантажу або споруди, майна. За вчинення ДТП, передбаченої ст. 124 КУпАП, уповноважені працівники патрульної поліції складають протокол про адміністративне правопорушення у двох екземплярах, один з яких надається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності [11, с. 5-8].

Перелічивши та з'ясувавши поняття «ДТП» та її види, наводимо статистичну інформацію про види ДТП, які були скоєні в Україні за вказаний у таблиці 1 період.

Таблиця 1

Кількість ДТП в Україні за видами [12]

Роки	Зіткнення	Перекидання	Наїзд на ТЗ, що стоїть	Наїзд на перешкоду	Наїзд на пішохода	Наїзд на велосипедиста	Інші види ДТП
2018	9743	1436	544	2376	8190	1496	509
2019	10 569	1729	542	2574	8612	1526	500
Станом на 30.11.2020 р.	94 462	3512	22 379	18 694	7531	2097	1592

Гужовий транспорт – це немеханічний транспортний засіб вантажного та/або пасажирського типу, який приводиться в рух за допомогою м'язової сили тварин. В якості тяглових тварин використовуються коні, воли, буйволи, віслюки, мули, собаки та інші. Терміном «учасники дорожнього руху» особи, які беруть участь у керуванні гужовим транспортом, не охоплюється, а наявний лише статус – погоничі тварин. Особа, яка керує гужовим транспортом, і погоничі тварин у визначеному терміну «водій» останньої редакції Правил не віднесені до водія. Розділ 7 Правил передбачає, що дана категорія зобов'язана виконувати вимоги дійсних Правил, викладених і в інших розділах. П. 7.1 Правил надає особам, які досягли 14-річного віку, право на керування гужовим транспортом та переганяти тварин на дорозі. Такий віковий ценз установлений законодавцем з урахуванням загального розвитку дитини та здатності освоювати основні правила поведінки в умовах дорожнього руху та забезпечити їх належне виконання.

Також наявні дані по всіх областях України майже за весь 2020 рік щодо випадків наїздів на гужовий транспорт. Період ухвалення рішень судами першої інстанції починається з 1-го січня 2018 року. Так, станом на 29 грудня 2020 р. в Україні судами трьох інстанцій було винесено 64 постанови у справах про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП щодо наїзду на гужовий транспорт [13].

Динамічні (кількісні та якісні) зміни явищ, процесів навколишнього середовища з найбільшою повнотою відображаються у статистичних даних. Статистика – це галузь знань, наука, в якій відображаються

загальні питання збору, зміни, моніторингу, аналізу масових статистичних даних та їх порівняння за визначеними критеріями, а також вивчення кількісних аспектів масових явищ у числовій формі [14]. Матеріалістична діалектика як розділ філософії про закономірності розвитку, зміни явищ, процесів навколишнього світу виступає методологічним підґрунтям статистики, озброює її ефективними засобами збору, зміни, моніторингу, аналізу інформації, яка потім буде відображатися в статистиці в доступній та досконалій формі [15].

На жаль, за роки незалежності дорожньо-транспортна ситуація в Україні з кожним роком стає більш напруженою. Це пояснюється стрімким розвитком транспортної мережі не тільки на теренах України, але й у всьому світі. Очевидно, інфляційні процеси в нашій державі значно не впливають на процес зростання кількості транспортних засобів та збільшення числа як законних, так і незаконних водіїв.

Відповідно до п. 11 ч. 1 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 поліція уповноважена регулювати дорожній рух та здійснювати контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, зокрема за законну експлуатацію транспортних засобів на всій дорожньо-вуличній мережі, яка знаходиться під юрисдикцією України. Згідно з п.п. 1 п. 1 р. 3 Наказу МВС від 02.07.2015 р. № 796 «Положення про патрульну службу» патрульна поліція здійснює цілодобовий контроль за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечуючи його безпеку [16, с. 13, 97]. Саме тому для визначення «слабких місць» в суспільних відносинах на транспорті, які щороку поповнюють негативну статистику з ДТП, з метою запобігання вчинення ДТП відповідно до перелічених законодавчих джерел на патрульну поліцію покладено ведення баз даних, які містять статистичні дані про ДТП. Власне, у цьому ж і полягає належний контроль патрульною поліцією за безпекою дорожнього руху на вулицях та дорогах нашої держави, якого без систематизованої та об'єктивної статистики просто бути не може.

Основаючись на вищевикладеному, використовуючи офіційну статистику, ми зможемо провести глибинний порівняльний аналіз стану ДТП в Україні за 2018-2020 р.р., у тому числі за участю неповнолітніх.

Таблиця 2

Порівняльна статистика ДТП за 2018, 2019 та 30.11.2020 [12]

Роки	Критерії				
	Всього ДТП	Загинуло	Травмовано	Вчинені з вини водіїв	Вчинені з вини дітей
2018	162 526	325	2622	12 620	590
2019	160 675	287	2477	12 073	551
Станом на 30.11.2020 р.	150 267	3197	29 320	23 914	3327

У таблиці 2 подана порівняльна статистична інформація, яка характеризує динаміку ДТП за 2018, 2019 роки. Наведена також новітня статистична інформація з ДТП станом на 30 листопада 2020 року. Ми взяли п'ять, на нашу думку, найважливіших критеріїв, які повно розкриють зміст теми даної роботи.

У порівнянні з 2018 роком загальна кількість ДТП у 2019 році зменшилась на 1,1 %. Загальна кількість ДТП станом на 30 листопада 2020 р. зменшилась на 7,5 %, проте показники наступних п'яти критеріїв погіршуються, показуючи негативний тенденційний вектор стану безпеки на дорогах України. Якщо порівнювати статистичні дані 2018 року та статистику станом на 30 листопада 2020 року, беручи найбільші числові значення критеріїв за 100 %, то в результаті аналіз у процентному відношенні отримаємо наступний:

- 1) кількість загиблих збільшилася на 89,8 %;
- 2) кількість травмованих збільшилася на 91 %;
- 3) кількість ДТП, вчинених з вини водіїв збільшилася на 52,7 %;
- 4) кількість ДТП, вчинених з вини дітей у якості учасників дорожнього руху, крім погонича тварин та водія, – збільшилася на 82,3 %.

РОЗДІЛ 4

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ст. 124 КУПАП НЕПОВНОЛІТНІХ ОСІБ

Представлені у першому розділі даної роботи статистичні дані показують, що учасниками дорожнього руху часто не дотримуються положення дійсних Правил. Частішають випадки, коли особи, які досягли або не досягли віку адміністративної відповідальності – 16 років, сідають за кермо та вчиняють адміністративне правопорушення (далі – АП), зокрема АП, передбачене адміністративно-правовою кваліфікацією ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна». Згідно ч. 2 ст. 13 КУпАП, якщо особи віком від 16 до 18 років вчиняють АП, передбачене ст. 124 КУпАП, то така особа підлягає адміністративній відповідальності на загальних підставах [17, с. 12].

Ми зупиняємося на з'ясуванні детермінаційних особливостей (причинах та умовах) вчинення неповнолітніми згаданого правопорушення тому, що визначивши їх, можливо вести мову про розроблення заходів прогнозування майбутнього стану вчинення неповнолітніми даного АП та визначити основні засоби та методи боротьби з даним негативним явищем.

Власне кримінологія (від лат. *crimen* – злочин та грец. *logos* – слово, вчення) вивчає закономірності злочинності, особу злочинця, причини та умови злочинності та заходи її запобігання. Положення цієї соціально-правової науки для проступків не застосовується. Проте, на нашу думку, буде доцільним застосувати наукові основи кримінології за аналогією для опису природиданого АП, яке вчиняється неповнолітнім. До того ж до предмета кримінології входять так звані «фонові явища», якими виступають суспільно шкідливі проступки, передбачені КУпАП. Ці «фонові явища» є першоосновою для формування особи злочинця. Вони є живильним джерелом для злочинності, яка є похідною від цих «фонових явищ», які є підґрунтям злочинності [18, с. 6-7]. Так, між ст. 124 КУпАП та ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК) «Порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» є тонка умовна межа.

В диспозиціях адміністративної та кримінальної статей спільним є те, що в обох випадках порушуються положення дійсних Правил. Ці статті відрізняються головним чином ступенем суспільної небезпеки та, відповідно, розміром санкції. Так, якщо особа вчинила АП, передбачене ст. 124 КУпАП, найбільш тяжкими наслідками цього ДТП, у випадку наїзду на пішохода, буде заподіяння потерпілому легких тілесних ушкоджень. Якщо потерпілій особі було заподіяно середньої тяжкості тілесних ушкоджень, то дії особи кваліфікуються за ч. 1 ст. 286 КК, що є кримінальним проступком. Суб'єкт даного кримінального проступку – загальний, тобто будь-яка особа, яка досягла 16-річного віку і керує транспортним засобом, незалежно від наявності у неї права на володіння даним джерелом підвищеної небезпеки [19]. Отже, ст. 124 КУпАП є, так би мовити, «м'яким злочином» у порівнянні із ст. 286 КК.

Для неповнолітніх правопорушників характерні морально-психологічні та емоційно-вольові особливості: скептичність і байдужість відносно оточуючих, порожність інтелектуальних інтересів, емоційна вразливість, низький показник правової свідомості, жорстокість, імпульсивність, недовірливість, схильність перебування в депресійних станах тощо. Особистість – це людина з усіма її неповторними морально-психологічними характеристиками, яка здатна відповідати за свої вчинки перед соціумом, похідні від них наслідки та вміти самостійно вирішувати виникаючі проблеми.

Сім'я виступає первинною та фундаментальною клітиною суспільства. Головним чином на рівні сім'ї у свідомості дитини закладається загальний світогляд. Тут передову роль відіграють батьки у становленні особистості неповнолітнього. В контексті нашої теми саме батьки свідомо чи несвідомо закладають у своїх дітях нігілістичні або навіть негативістські настрої відносно права в цілому, даючи своїм неповнолітнім дітям ключі від авто, тим самим навчаючи своїх дітей вже на початку їх життя порушувати норми закону.

Школа та найближче побутове оточення є теж важливими, проте другорядними соціальними осередками, які впливають на свідомість та поведінку неповнолітніх. Саме у цьому середовищі дитина вперше набуває друзів, суперників і просто знайомих. Тут вона вперше фокусує увагу на поведінці референтних (впливових) груп підлітків, як правило, старшокласників. І це виступає самостійним непрямим джерелом виховання. Як у школі, так і в найближчому побутовому оточенні неповнолітні є особливо комформною соціальною групою. Комфортність в психології – це необґрунтована зміна в поведінці або в векторі мислення дитини під впливом оточуючих її авторитетних однолітків, референтних

груп тощо. Дуже часто неповнолітні (особливо хлопці) люблять між собою балакати про автомобілі. Такі балачки у підлітковому середовищі зводяться як правило до подібних фраз: «мені батько дає машину покататися і нічого нам за це», «коли мені треба, я беру ключі від авто та катаюся скільки завгодно; нічого тут поганого немає», «дівчата люблять, коли хлопці на побачення приїжджають на крутих тачках, тому мені батько не відмовляє в автівці» і так далі. Схожі розмови з елементами хвастощів, безстрашності та, на перший погляд, «крутості» можна назвати кліше сучасної підліткової субкультури – «золотої молоді». Вони справляють відчутний вплив на дітей-однолітків та в половині випадків слугують мотивом – рушійною силою для сідання за кермо автомобіля та необережного вчинення неповнолітніми АП, передбаченого ст. 124 КУпАП. У таких випадках ні батьки, ні діти не думають про страхітливі наслідки даної девіантної поведінки: пошкодження майна, травми, величезні витрати на покриття наслідків ДТП, власна загибель та загибель інших людей. Безсумнівно, цей чорний список можна доповнювати і доповнювати. Підлітки часто хочуть бути схожими на своїх «багатих» та «дорослих» товаришів, батьків, знайомих-автомобілістів. Треба завжди тверезо дивитися на подібну поведінку неповнолітніх та розумово зважувати її, оскільки такі «вагомі», сміливі та хвастливі розповіді аж ніяк не завжди мають місце у житті, вони часто є лише творінням підліткової фантазії, жадане бажання. Головним чином, у такий спосіб неповнолітні дуже часто і, як не дивно, швидко «зростають» в очах своїх друзів-однолітків, уміло вигодовуючи власне самоствердження, що є особливо важливим для сучасного підліткового середовища.

ЗМІ в нинішню епоху високорозвинутих інформаційних та комп'ютерних технологій, мережі Інтернет зумовлюють безконтрольний потік інформації у віртуальному світі соціальних мереж та форумів. В рамках нашої тематики ЗМІ в достатній кількості містять культ правового нігілізму, який став буденністю в українському суспільстві [20]. Так, «Кореспондент.net» на сторінці виклав інформацію про те, що 14 липня 2014 року Ярина-Домініка Гончар, онука третього Президента України Віктора Андрійовича Ющенка, проїхала за кермом кабриолету вулицями Києва [21]. Нагадаємо, що ЗМІ сьогодні займають передове місце у процесі виховання як суспільства у цілому, так і підростаючого покоління зокрема. Останнє ж, в силу своєї конформності, заражається інформаційними хвилями в першу чергу. Неповнолітні, дивлячись дане відео, де 14-річна дівчина керує автомобілем з гордо піднятим

підборіддям, з обличчям, яке не виражає ні найменшого страху за можливі негативні наслідки власних дій, а саме – ДТП, теж забажають їздити на автомобілях без законного на те права, по-перше, не досягнувши 18-річного віку, по-друге, не маючи посвідчення водія відповідної категорії. Молодь та суспільство буде приймати таку поведінку за норму. Виникає питання: як високопоставлені державні службовці можуть вимагати від звичайних, рядових громадян дотримання законів, коли вони самі порушують вимоги законодавства та ще й не навчили належній правовій поведінці власних дітей, онуків?

В Реєстрі, починаючи з 1 січня 2018 року, до сьогодні нами виявлено чималу кількість постанов суддів першої інстанції у справах про АП відносно випадків вчинення неповнолітніми особами АП, передбаченого ст. 124 КУпАП. Проаналізуємо деякі з них.

17 травня 2018 року суддя Сторожинецького районного суду Чернівецької області Бужора В.Т. у винесеній постанові встановив: «Неповнолітня ОСОБА_1 10.04.2018 р. о 19 год. 10 хв в с. Чудей по вул. Буковинській 94, Сторожинецького району, Чернівецької області, керуючи транспортним засобом марки «Мерседес бенц 220», номерний знак НОМЕР_1, не вибрав безпечної швидкості руху, не дотримався дистанції, в наслідок чого допустив зіткнення з автомобілем НОМЕР_2. Автомобілі частково пошкоджено, потерпілих немає, чим порушив п.12.1, 13.1 ПДР та вимоги ст.124 КУпАП. Вина неповнолітнього ОСОБА_1 підтверджується протоколами про адміністративне правопорушення від 10.04.2018 р. серії БД №352885, серії БД №352886, схемою наслідків дорожньо-транспортної пригоди від 10.04.2018 р. В статті 13 КУпАП встановлено, що до осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративні правопорушення, застосовуються заходи впливу, передбачені статтею 24-1 КУпАП».

Суддя у резолютивній частині свого рішення постановив: ОСОБА_1 ІНФОРМАЦІЯ_1 жителя ІНФОРМАЦІЯ_2, визнати винним в скоєнні адміністративного правопорушення передбаченого ст. 124 КУпАП та застосувати до нього захід впливу – попередження [22].

5 січня 2018 року суддя Тячівського районного суду Закарпатської області Бобрушко В.І., розглянувши справу про адміністративне правопорушення, встановив наступне: «Неповнолітня ОСОБА_1, о 16 год. 18 хв., 18.12.2017 року в с. Неренсиця по вул. І. Франка, керуючи автомобілем марки «Особа_2 А5», державний номерний знак НОМЕР_1, не дотримався безпечного інтервалу, здійснюючи обгін їдучого попереду автомобіля та допустив зіткнення з автомобілем марки «Пежо 306», державний номерний знак ЗС 29014, під керуванням ОСОБА_3, в

результаті чого автомобілі отримали механічні пошкодження, чим порушив п. 13.3 Правила дорожнього руху. Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, вважаю, що в діях неповнолітнього ОСОБА_1 є склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП як порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження транспортних засобів, що стверджується протоколом про адміністративне правопорушення серії БР № 059615 від 18.12.2017 року, алкотестами ОСОБА_4 та ОСОБА_1 від 18.12.2017 року, схемою місця дорожньо-транспортної пригоди від 18.12.2017 року, письмовими поясненнями ОСОБА_3 та ОСОБА_1 від 18.12.2017 року. Беручи до уваги, що ОСОБА_1 на момент вчинення правопорушення не досяг вісімнадцятирічного віку, вважаю, що відносно нього слід застосувати захід впливу у вигляді попередження. Суддя постановив: відносно ОСОБА_1 застосувати захід впливу за вчинене ним адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП України у вигляді попередження [23]».

1 листопада 2018 року суддя Любашівського районного суду Одеської області Дармакука Т. П., розглянувши матеріали адміністративної справи, встановив: «ОСОБА_1, будучи неповнолітнім, 30.09.2018 року, приблизно о 08:30 годині в смт Любашівка по вул. Комсомольській, керуючи автомобілем НОМЕР_1, не вибрав безпечну швидкість руху, не впорався з керуванням та здійснив наїзд на газову опору. В результаті ДТП автомобіль отримав механічні пошкодження. Крім того, ОСОБА_1 30.09.2018 року, приблизно о 08:30 годині в смт. Любашівка по вул. Комсомольській, керуючи автомобілем НОМЕР_1, здійснив дорожньо-транспортну пригоду, після чого залишив місце пригоди. Дослідивши матеріали справи, заслухавши ОСОБА_1, суд вважає, що в його діях вбачається склад адміністративних правопорушень передбачених ст. ст. 122-2, 124 КУпАП. Враховуючи положення ст. 13 КупАП, з урахуванням характеру вчинених правопорушень та особи правопорушника, те, що ОСОБА_1 раніше не притягувався до адміністративної відповідальності, заробітку немає, вчинив адміністративні правопорушення будучи неповнолітнім, тому суд приходять до висновку, що до ОСОБА_1 можливо застосувати заходи впливу, що застосовуються до неповнолітніх передбачені ст. 24-1 КупАП у виді суворої догани.

На підставі викладеного, керуючись ст.ст. 24-1, 36, 122-4, 124 КУпАП, суддя постановив: ОСОБА_1 визнати винним у вчиненні адміністративних правопорушень передбачених ст.ст. 122-4, 124 КУпАП та застосувати до нього заходи впливу, що застосовуються до неповнолітніх, які передбачені ст. 24-1 КУпАП у виді суворої догани

[24]».

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про судоустрій та статус суддів» від 02.06.2016 суд у своїй діяльності керується Конституцією, законами України [25]. У згаданих і не тільки судових рішеннях вважаємо, що суддями помилково застосовуються матеріальні норми та порушуються процесуальні норми. На доведення такого твердження наводимо наступні аргументи.

У ч. 1 ст. 1 КУпАП пишеться, що одним серед головних завдань КУпАП є виховання громадян. Це виховання здійснюється головним чином шляхом накладення адміністративного стягнення уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-юрисдикційної діяльності на особу, яку у встановленому законом порядку визнано винною у скоєнні АП. Дані положення КУпАП не можна застосувати, тобто притягнути деяких категорій осіб до відповідальності через те, що норма ст. 124 КУпАП не охоплює всі можливі суспільні відносини. Тим самим не реалізуються принцип невідворотності покарання та головне завдання адміністративної відповідальності – виховання особи.

У ст. 9 Основного закону України закріплено, що міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства [26, с. 6]. Крім того, у ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» від 29.06.2004 вказано, що якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору [27]. Керуючись такими положеннями, конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 (далі – Конвенція), яка імплементована Президією ВР УРСР 01.05.1971 у внутрішнє законодавство, має юридичну перевагу над актами національного законодавства, крім Конституції. Відповідно до ст. 8 Конвенції кожен транспортний засіб, який знаходиться в русі, повинен мати водія. Водій механічного транспортного засобу повинен мати знання та навички, необхідні для управління транспортним засобом [28].

П. 2.13 Правил закріплює право на управління транспортним засобом категорії В особам з 18-річного віку. Тобто однією з головних законодавчих ознак водія є досягнення ним 18-річчя. Особа, яка не досягла цього віку, ніяк не може отримати посвідчення водія на право керування транспортними засобами категорії В та, відповідно, керувати ними. Навіть, коли особа досягла 18-річного віку, вона не має права керувати транспортними засобами без посвідчення водія відповідної категорії. Для отримання посвідчення водія слід завершити теоретичне

та практичне навчання у автошколі, успішно склавши іспит. Отже, посвідчення водія є головним документом, який посвідчує, що особа, інформація про яку зазначена в посвідченні, має знання та навички, необхідні для управління транспортним засобом.

У наведених постановках, судді визнають неповнолітніх, які за Законом не є водіями, винними у вчиненні правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, не дотримуючись вимог законодавства. Однак з такими рішеннями можна погодитися, але частково. Вина – це суб'єктивне ставлення особи до вчиненого нею діяння, яке виражається у формі умислу або необережності. Тому особи, що притягаються до адміністративної відповідальності, у даних справах дійсно є винними у скоєному. Неповнолітні у цих провадженнях відносно вчиненого ними АП, передбаченого ст. 124 КУпАП, не є суб'єктами адміністративного правопорушення. Це пояснюється наступним: п. 1.10 Правил передбачено, що водієм є особа, яка керує транспортним засобом та має посвідчення водія відповідної категорії. У описаних в постановках ситуаціях неповнолітні особи дійсно керували транспортним засобом, але вони не мали посвідчення водія відповідної категорії транспортних засобів, тому що не досягли встановленого законодавством 18-річного віку.

Як відомо з теорії адміністративної відповідальності, обов'язковими елементами складу будь-якого АП є: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт та суб'єктивна сторона. Якщо хоча б один обов'язкових елементів відсутній, то провадження у справі, згідно з п. 1, ч. 1 ст. 247 КУпАП, підлягає закриттю через відсутність складу АП. Відповідно до ч. 2 ст. 284 КУпАП постановка про закриття справи виноситься у разі відсутності складу АП.

Загальним суб'єктом є особа, якій на момент вчинення АП виповнилося 16 років (ст. 12 КУпАП). Відповідно до ч. 1 ст. 13 КУпАП, якщо особи віком від 16-ти до 18-ти років вчиняють АП, передбачене ст. 124 КУпАП, то вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. У всіх подібних провадженнях суди відсилаються на пом'якшувальну обставину, передбачену п. 4 ч. 1 ст. 34 КУпАП і застосовують до неповнолітніх заходи впливу, передбачені в ст. 24-1 КУпАП. Нагадаємо, що застосувати заходи впливу можна лише до неповнолітнього, який, по-перше, досяг 16-річного віку на момент вчинення АП, по-друге, в його діяннях наявні всі ознаки складу вчиненого ним АП, по-третє, коли з урахуванням обставин вчиненого правопорушення до такої особи буде доцільним застосувати заходи

впливу. Однак нас цікавить саме друга перелічена обставина. Слід нагадати, що суб'єкт АП, передбаченого ст. 124 КУпАП, спеціальний, тому що ним є водій як учасник дорожнього руху, який керує транспортним засобом та має посвідчення водія відповідної категорії. Виходить, що неповнолітня особа не є суб'єктом АП, вчиняючи ДТП за кермом авто, а коли немає суб'єкта – склад АП відсутній і справа підлягає закриттю [29, с. 134-136]. Отже, у перелічених провадженнях відносно притягнення неповнолітніх осіб до адміністративної відповідальності за вчинення ними АП, передбаченого ст. 124 КУпАП, суди не мали права застосовувати до неповнолітніх заходи впливу, передбачені ст. 24-1 КУпАП, тому що в діях неповнолітніх відсутній склад АП – вони не є спеціальними суб'єктами, не мають статусу водія. Суди повинні були винести постанову про закриття провадження у справі про АП за ст. 124 КУпАП.

РОЗДІЛ 5 ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 124 КУПАП ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ

В Реєстрі нами було нараховано 64 судових рішення по всій території України, починаючи з 1 січня 2018 року, відносно справ про АП за ст. 124 КУпАП, які вчинені за участю гужового транспорту. Слід нагадати, що при наїзді на гужовий транспорт, не обов'язково такий вид ДТП вчиняється саме транспортним засобом. Наїзд також може здійснюватися і гужовим транспортом на механічний транспортний засіб.

Наїзд на гужовий транспорт як вид ДТП за частотою співвідноситься як 1 до 2, де 1 – наїзд на механічний транспортний засіб, вчинений з боку гужового транспорту, а 2 – наїзд на гужовий транспорт, вчинений з боку механічного транспортного засобу. Рішення відносно вчинення неповнолітнім наїзду на гужову повозку у Реєстрі відсутні.

20 грудня 2018 р. суддя Острозького районного суду Рівненської області Назарук В. А., розглянувши матеріали адміністративної справи, встановив: «13 листопада 2018 року о 10 год. 25 хв. в м. Острог по вул. Татарська ОСОБА_1, керуючи гужовою повозкою, не врахував дорожньої обстановки, не вибрав безпечної швидкості руху, безпечного інтервалу, допустив наїзд на автомобіль Опель Вектра, д.н.з ВК8217ВЕ, який стояв припаркований у дворі будинку по вул. Татарська, 5. З зазначених матеріалів вбачається, що ОСОБА_1 порушив п.12.1., 13.1 Правил дорожнього руху України. Таким чином, в діях ОСОБА_1 вбачаються ознаки адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Дослідивши матеріали справи, суддя постановив: звільнити ОСОБА_1 від адміністративної відповідальності при малозначності правопорушення (ст. 22 КУпАП) [30]».

Чимало випадків порушення особами, які безпосередньо керують гужовим транспортом, вимог п. 7.2 Правил, де вказано, що гужова повозка має бути обладнана світловідбивачами: спереду – білого кольору, позаду – червоного. Наявність світловідбивачів забезпечує безпеку дорожнього руху, що дозволяє в темний період часу та в умовах недостатньої видимості водіям інших транспортних засобів розпізнати на дорозі гужові транспортні засоби.

Так, 4 січня 2018 р. суддя Новоград-Волинського міськрайонного

суду Житомирської області Коцюба О. М., розглянувши матеріали справи, встановив: «22.09.2017 року о 19 год. 50 хв., на автодорозі Пилиповичі Ярунь + 470м, керуючи гужовим транспортом у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, без увімкненого ліхтаря спереду білого кольору, ззаду червоного кольору та необладнаному світловідбивачами позаду в умовах недостатньої видимості призвело до зіткнення з автомобілем НОМЕР_1, яким керував ОСОБА_2. В судовому засіданні ОСОБА_1 вину визнала. Підтвердила, що гужовий віз не було облаштовано світловідбивачами та ліхтарями. Вина ОСОБА_1 доведена протоколом серії БД № 037032 від 18.12.2017 року, та постановою про закриття кримінального провадження від 11.12.2017 року. Керуючись ст. 40-1, 124, 283, 284 КУпАП, суддя постановив: визнати ОСОБА_1, ІНФОРМАЦІЯ_1, що проживає за адресою: ІНФОРМАЦІЯ_2, винною у вчиненні адміністративного правопорушення передбаченого ст. 124 КУпАП та накладти на неї адміністративне стягнення за цим законом у виді штрафу розміром 340 грн. 00 коп. [31]».

Відповідно до п. 7.8 Правил особи, які керують гужовим транспортом, зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів дійсних Правил, що стосуються водіїв і пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу. Наступне судове рішення підтверджує це положення на практиці.

Так, 24 вересня 2018 року суддя Баранівського районного суду Житомирської області Белкіна Д. С., розглянувши у судовому засіданні матеріали адміністративної справи, встановила: «08.07.2018 року близько 18:30 год. в с. Іванівка по вул. Центральна Баранівського району Житомирської області водій ОСОБА_1 керував гужовим транспортом, рухаючись задніми ходом, не врахував дорожньої обстановки, унаслідок чого здійснив наїзд на припаркований автомобіль Toyota RAV-4, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 водія ОСОБА_2, внаслідок чого автомобіль отримав механічні пошкодження, чим порушив вимоги п. 10.9 ПДР України, за що передбачена відповідальність за ст. 124 КУпАП. Суддя постановив: ОСОБА_1 визнати винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП та накладти адміністративне стягнення у виді штрафу 340,00 грн. (триста сорок гривень 00 копійок) [32]».

Суди і тут неправильно тлумачать положення чинного законодавства, тим самим невірною застосовуючи матеріальну норму та порушуючи процесуальну норму в ході розгляду справ про вчинення особою, яка безпосередньо керує гужовим транспортом, АП, передбаченого ст. 124 КУпАП. Для винайдення вирішення цієї проблеми ми провели буквальне тлумачення положень Закону, Правил та

диспозиції ст. 124 КУпАП, у процесі чого виявили законодавчу прогалину.

Ст. 124 КУпАП має таку об'єктивну сторону: «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна». Виникає питання: чи є особа, яка безпосередньо керує гужовим транспортом, учасником дорожнього руху? У ч. 2 ст. 14 Закону та п. 1.10 Правил до учасників дорожнього руху належать: пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особи, які рухаються в кріслі колісному [33]. Виходить, що такого учасника як особа, яка приймає безпосередню участь в управлінні гужовим транспортом в Законі та Правилах немає. Природно, що склад АП, передбаченого ст. 124 КУпАП, відсутній через відсутність спеціального суб'єкта даного АП. Ігноруючи такі положення, суди помилково, по-перше, накладають адміністративне стягнення на особу, яка не є спеціальним суб'єктом даного АП; по-друге, приписують особі статус погонича тварин, чим «закривають очі» на те, що такого спеціального суб'єкта як особи, яка безпосередньо керує гужовим транспортом, ані в Законі, ані в Правилах немає.

ДОДАТКИ

Додаток 1

ПРОТОКОЛ про адміністративне правопорушення

серії № _____
«__» _____ 20__ року ____ год. ____ хв.

_____ (місце складання протоколу)

Я, _____,
(посада, спеціальне звання, П. І. Б. поліцейського, який склав протокол)
склав(ла) цей протокол про те, що громадянин(ка) _____,

(П. І. Б.)

дата народження _____, громадянство _____, місце проживання
(перебування) _____,
місце роботи _____, особу встановлено _____,
(найменування організації, місцезнаходження) (серія та номер посвідчення водія або назва,
серія та номер документа, що посвідчує особу)

транспортний засіб _____, номерний знак _____, належність _____,
(марка, модель)

«__» _____ 20__ року ____ год. ____ хв. на (в) _____
(місце скоєння адміністративного правопорушення)

_____ (суть адміністративного правопорушення, опис установлених обставин)
чим порушив(ла) вимоги п. _____ Правил дорожнього руху, за що відповідальність передбачена ч. _____ ст. _____ КУпАП.

Свідки чи потерпілі:

1. _____,
(П. І. Б., місце проживання (перебування)) (підпис)

Додатки

2. _____, _____

(П. І. Б., місце проживання (перебування))

(підпис)

До протоколу додаються: _____

Гр-ну(ці) _____ роз'яснено його (її) права та обов'язки, передбачені ст. 63 Конституції
(прізвище та ініціали)

України, ст. 268 КУпАП, і повідомлено, що розгляд адміністративної справи відбудеться «__» _____ 20__ року о ____ год. ____ хв.

У _____

Особа, яка ознайомена з місцем та часом розгляду справи _____.

(підпис)

Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення _____

Тимчасово вилучені документи:

Тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом отримав(ла) _____

(підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності)

Підпис поліцейського, який склав протокол _____.

Підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності _____

(зі змістом протоколу ознайомлений(а), копію протоколу отримав(ла),
внесені про мене дані – правильні)

СХЕМА МІСЦЯ ДТП,
яка сталася «__» _____ 20__ року о ____ год. ____ хв. на

(вказується точне місце ДТП із зазначенням прив'язки)

	Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, штучне)	
	Наявність зовнішнього освітлення проїжджої частини в темний час доби (є/нема)	
	Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)	
	Стан покриття проїжджої частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)	
	Наявність дорожнього огороження вздовж проїжджої частини (є/нема)	
	Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/нема)	
	Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)	
	Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)	
	Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/нема)	
	Наявність горизонтальної розмітки проїжджої частини (є/нема)	
	Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)	
	Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)	

Додатки

	Наявність недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали супутньою причиною ДТП (є/нема)
Із схемою ознайомлений: 1. _____ _____ (П. І. Б., дата народження, місце проживання (перебування) учасника пригоди та його особистий підпис) _____ _____ 2. _____ _____ (П. І. Б., дата народження, місце проживання (перебування) учасника пригоди та його особистий підпис) _____ _____ 3. _____ _____ (П. І. Б., дата народження, місце проживання (перебування) учасника пригоди та його особистий підпис) _____ _____ _____ СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ _____ № _____	Назви об'єктів, зображених на схемі: 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____ 6. _____ 7. _____ 8. _____ 9. _____ 10. _____

Схему склав _____
 (посада, місце роботи, спеціальне звання та П. І. Б. поліцейського, його особистий підпис)

*Оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення,
передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб*

Зворотний бік

Марка (модель) пошкодженого транспортного засобу	Тип транспортного засобу	Номерний знак	Належить (П. І. Б. та місце проживання власника (співвласника) або місцезнаходження гаража)	Серія та номер полісу ОСЦПВ наземних ТЗ та назва страхової організації, яка його видала	Перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, отриманих унаслідок ДТП

Дані про пошкодження транспортних засобів підтверджую:

_____ (П. І. Б. учасника пригоди та його особистий підпис)

_____ (П. І. Б. учасника пригоди та його особистий підпис)

_____ (П. І. Б. учасника пригоди та його особистий підпис)

Вид пригоди: _____.

Кількість учасників ДТП: _____.

Порушення пункту ПДР: _____.

Результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення): _____.

ПРОПОЗИЦІЇ
щодо удосконалення норм Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо розширення кола суб'єктів адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП

Зміст положення (норми) чинного акту законодавства	Зміст пропозицій до положення (норми) чинного акту законодавства	Обґрунтування
Стаття 124. Порухення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна³		
<p>Порухення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.</p>	<p>Порухення учасниками дорожнього руху та особами, які безпосередньо керують транспортним засобом, правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.</p>	<p>Норма статті передбачає настання адміністративної відповідальності для визначеного кола суб'єктів – учасників дорожнього руху. Згідно ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. <i>До учасників дорожнього руху належать</i> водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин⁴. Нашу увагу привертає така категорія суб'єктів відповідальності, як водії. Згідно чинного законодавства водій – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право</p>

³ Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

⁴ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

*Оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення,
передбаченого ст. 124 КУпАП щодо деяких категорій осіб*

<p><u>Примітка.</u> Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».</p>	<p><u>Примітка.</u> Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».</p>	<p>керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі⁵. Тобто, це та особа, яка обов'язково повинна мати водійське посвідчення для того, щоб класифікуватися, як водій і бути суб'єктом адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст. 124 КУпАП.</p> <p>На практиці бувають випадки, коли транспортним засобом керує особа, яка не має водійського посвідчення (наприклад, неповнолітній ще не отримав посвідчення водія, але йому вже є 16 років і він є суб'єктом адміністративної відповідальності), відповідно така особа не є суб'єктом даного адміністративного правопорушення.</p> <p>Пропонуємо розширити коло суб'єктів адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП, вказавши, що особи, які безпосередньо керують транспортним засобом, також є суб'єктами адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП.</p>
--	--	--

⁵ Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*, 2003, №№ 40-44, ст. 356.
2. Закон України «Про дорожній рух». *Відомості Верховної Ради України*, 1993, № 31, ст. 338.
3. Доповідь про стан безпеки дорожнього руху в світі. URL : https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789244563847_rus.pdf;jsessionid=B7E26E84C779FD25E36306D8D2512EBD?sequence=2.
4. Дорожньо-транспортна пригода. URL : uk.wikipedia.org/wiki/Дорожньо-транспортна_пригода.
5. Death rate from road accidents, 2017. URL : <https://ourworldindata.org/grapher/death-rates-roadincidents?stackMode=absolute®ion=Europe>.
6. Смертність на дорогах США знижується третій рік поспіль. URL : <https://motor.ru/news/usa-death-rate-09-05-2020.htm>.
7. Дорожньо-транспортна пригода. URL : ru.wikipedia.org/wiki/Дорожно-транспортное_происшествие#cite_note-news.kremlin.ru-18.
8. Дерех З. Д., Дущник В. Ф., Заворицький Ю. Е. Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями (14-те вид., перероб. і доп.). К. : Арій, 2019. 176 с.
9. Алгоритми дій поліцейських при оформленні матеріалів дорожньо-транспортної пригоди: наук.-практ. рекомендації. Дніпро : ДДУВС, 2020. 50 с.
10. Білошицький О. Г., Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю., Пилипенко Є. О. Оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції: наук.-метод. рекомендації. Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2020. 48 с.
11. Патрульна поліція. Статистика. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
12. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Page/1>.
13. Статистика. URL : uk.wikipedia.org/wiki/Статистика.
14. Діалектичний матеріалізм. URL : http://esu.com.ua/search_articles.php?id=24453.
15. Національна поліція України: зб. законодавчих актів: чинне законодавство станом на 02.09.2020 р. К. : Алерта, 2020. 116 с.
16. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство із змін. та допов. на 17.09.2020 р. К. : Алерта, 2020. 322 с.
17. Даньшин І. М., Голіна В. В., Валуйська М. Ю. Кримінологія: Загальна та Особлива частини: підручник (2-ге вид. перероб. і доп.). Х. : Право, 2009. 288 с.
18. Наїзд на пішохода: відповідальність водія та пішохода URL : wiki.

- legalaid.gov.ua/index.php/Наїзд_на_пішохода:_відповідальність_водія_та_пішохода.
19. Суїциди дітей та підлітків: як запобігти трагедії? URL : <https://osvita.in.ua/bezpeka-ditini/suicidi-ditej-ta-pidlitkiv-jak-zapobigti-tragedii>.
20. 14-річна внучка Ющенко проїхала за кермом автомобіля. URL : <https://ua.korrespondent.net/ukraine/politics/3392355-14-richna-vnuchka-yuschenka-proikhala-za-kermom-avtomobilia>.
21. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/74053031>.
22. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/71459114>.
23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/77548736>.
24. Закон України «Про судоустрій та статус суддів». Відомості Верховної Ради, 2016, № 31, ст. 545. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>.
25. Конституція України: чинне законодавство станом на 01.10.2020 р. К. : Алерта, 2020. 80 с.
26. Закон України «Про міжнародні договори України». Відомості Верховної Ради України, 2004, № 50, ст. 540. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>.
27. Конвенція про дорожній рух. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.
28. Лозицький М. П., Шевяков М. О. Окремі проблемні питання притягнення до відповідальності за ст. 124 КУпАП: матер. VI Всеукр. конф. молодих вчених ДЮІ (м. Кривий Ріг, 26 листопада 2020 р.). С. 134-136.
29. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78725379>.
30. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/71450871>.
31. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/76654484>.
32. Бесчастний В. М., Мердова О. М., Тулінов В. С. Адміністративна діяльність Національної поліції: загальна частина: навч. посібник. К. : Вид-во «Дакор», 2017. 248 с.
33. Сокурченко В. В. Адміністративна діяльність органів поліції України: підручник. Х. : ХНУВС, 2017. 432 с. URL : <file:///C:/Users/%D0%9E%D0%BB%D1%8C%D0%B3%D0%B0/Downloads/MnuQRfpcr-NrWRZf3sUMKVMO6z0IDZpi.pdf>.
34. Волобуєва О. О., Лобойко Л. М., Лоскутов Т. О. Кримінальний процес України: загальна частина: підручник. К. : ВД «Дакор», 2015. 172 с.
35. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 ро. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40-41. Ст. 379.
36. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від

- 13.04.2012 р. № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-13. Ст. 88.
37. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.
38. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод: Постанова Кабінету міністрів України від 22.05.2019 р. № 424. *Офіційний вісник України*. 2019. № 44. Ст. 1531.
39. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. № 2953-XII. *Відомості Верховної Ради України*, 1993, № 31, Ст. 339.
40. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.
41. Про затвердження інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «інформаційний портал національної поліції України»: наказ МВС України від 15.07.2020 р. № 533. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0726-20#Text>.
42. Білошицький О. Г., Червінчук А. В., Ю. Ю. Атаманенко, Пилипенко Є. О. Оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод співробітниками патрульної поліції: наук.-метод. рекомендації. Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2020. 48 с.
43. 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 МВС України та МОЗ України 25.06.2007 р. № 205/353. *Офіційний вісник України*. 2007. № 52. Ст. 2152.
44. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. *Офіційний вісник України*. 2015. № 88. Ст. 2964.
45. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1376. *Офіційний вісник України*. 2015. № 99. Ст. 3405.
46. Інструментарій реагування працівника поліції превентивної діяльності на адміністративні правопорушення: навч. посібник. Дніпро : ДДУВС, 2018. 137 с.
47. Веселов М. Ю., Мисливий В. А. Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди: адміністративно-правовий аспект: наук.-практ. посібник. Донецьк : НДЕКЦ при ГУМВС України в Донецькій області, 2012. 155 с.
48. Гаркуша В. В., Кучеренко О. М. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих: метод. рекомендації. Дніпро : ДДУВС, 2016. 32 с. URL: <http://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/652/1>.
49. Шевченко Т. В. Особливості складання схем при проведенні огляду місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. Вип. 3. С. 142-144.

Науково-практичне видання

ФОМЕНКО Андрій Євгенович
БАХЧЕВ Костянтин Вікторович
БОЧКОВИЙ Олексій Васильович
ДРОК Ірина Сергіївна
ШЕВЯКОВ Максим Олександрович

**ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ
ПРАВOPУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 124 КУПАП
ЩОДО ДЕЯКИХ КАТЕГОРІЙ ОСІБ**

Науково-практичні рекомендації

*Редактори, оригінал-макет –
Є. В. Коваленко-Марченкова, А. В. Самогуга*

Підп. до друку 22.02.2023. Формат 60x84/16. Друк – трафаретний, цифровий.
Гарнітура – Times New Roman. Ум.-друк. арк. 4,2. Обл.-вид. арк. 4,5. Тираж – 50 прим.

Надруковано у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ
49005, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26, т. (056) 756-46-41

Свідоцтво про внесення до державного реєстру ДК № 6054 від 28.02.2018