

специфічними умовами навчання : Наказ МВС України від 06.04.2016 № 260 Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0669-16>.

4. Про Національну поліцію : Закон України № 580-VIII від 2 липня 2015 року.

5. Федіна Н. Професіоналізм як чинник регулювання ефективної діяльності поліції. Під-приємство, господарство і право. 2017. № 4. С. 145–149.

Олег КОРОПАТОВ,

к.ю.н., доцент, професор кафедри
загальноправових дисциплін
Херсонського факультету Одеського
державного університету
внутрішніх справ

ДЕНИСЮК Я. О.,

курсант 401 навчального взводу
Херсонського факультету
Одеського державного університету
внутрішніх справ

ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Збройна агресія російської федерації та введення воєнного стану на всій території України, нажаль, виступає наразі одним із головних чинників, який впливає на всі процеси та відносини в Україні, а інколи – і далеко за її межами. Однак з війною не минула й інша біда. У такий важкий для держави період дуже багато водіїв вирішили, що ПДР не діють і їх хтось відмінив через війну. Це дуже хибна думка, яка призводить до фатальних наслідків. Кожного дня внаслідок дорожньо-транспортних пригод на дорогах України продовжують гинути та отримувати травми люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які теж так необхідні в боротьбі з ворогом.

Контроль за дотриманням правил дорожнього руху як в мирний, так і в воєнний час покладений на підрозділи Національної поліції України. А за порушення цих правил Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачена юридична відповідальність.

Перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький зазначив: «Ми вже говорили неодноразово – ми повертаємось до контролю за дотриманням правил безпеки дорожнього руху. І навіть до підвищеного контролю. Відзначаються ДТП з постраждалими та загиблими, які ми реєструємо, та пов'язані зі зневагою правил дорожнього руху. Ми будемо притягувати до відповідальності та виявляти жорстку позицію» [3].

Поняття ДТП визначено в п. 1.10 Правил дорожнього руху як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або

поранені люди чи завдані матеріальні збитки [4].

На період дії режиму воєнного стану в Україні на дорогах встановлюються блокпости, а експлуатація транспортного засобу та будь-які переміщення пішки у межах одного чи кількох населених пунктів мають відбуватись з дотриманням комендантської години. Її тривалість відрізняється у різних містах. Тому планувати тривалі переїзди слід з урахуванням цих вимог і бажано із запасом у 30 хвилин для уникнення можливих непорозумінь із працівниками правоохоронних органів та військовослужбовцями Національної Гвардії та ЗСУ. У разі порушення комендантської години патруль має право затримати правопорушників, застосувати фізичну силу, спецзасоби і, в окремих випадках, зброю [5].

За невиконання законних вимог правоохоронця порушнику загрожує штраф, громадські чи виправні роботи, адміністративний арешт до 15 діб (КУпАП ст. 185) [1]. У разі надання опору порушник може бути притягнутий до кримінальної відповідальності й позбавлений волі до 2 років (КК України ст. 342) [2].

З введення режиму воєнного стану у містах та на автошляхах України повсюди перестали фіксувати порушення швидкісного режиму, особливо в зонах бойових дій. Були вимкнені камери автоматичної фото та відеофіксації порушень ПДР по всій Україні, що призвело до дуже істотних наслідків дорожньо-транспортних пригод, особливо у регіонах, що не зазнали руйнівного впливу, інтенсивність автомобільного руху не тільки утримується, а посилюється за рахунок людського відтоку з областей, де ведуться активні бойові дії або утворилися загрозливі, нестерпні умови для життя. Тому протягом перших чисел травня прийнято рішення про відновлення фіксації порушення швидкісного режиму шляхом включення камер фото і відео фіксації порушень ПДР на тій території України, де це можливо [6].

На окрему увагу заслуговує питання профілактики ДТП із застосуванням до правопорушників кримінальної відповідальності, що в умовах воєнного стану було б доцільно. Так у багатьох західних державах керування транспортним засобом у стані сп'яніння є кримінально караним правопорушенням.

Таким чином, керування транспортними засобами в стані сп'яніння залишається в Україні адміністративним правопорушенням (ст. 130 КУпАП), що негативно впливає на правосвідомість та правову культуру водіїв – вказане правопорушення сприймається як таке, що не становить значної суспільної небезпеки, хоча особа, яка сідає за кермо у стані сп'яніння, повинна розуміти, що швидкість її реакції значно знижена і результатом її поведінки може стати ДТП з потерпілими, тобто така поведінка є суспільно-небезпечною [1].

Лише у 2021 році Кримінальний кодекс було доповнено ст. 286¹, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. Проте, відповідальність настає лише в тих випадках, коли в

результаті вчинення вказаного кримінального правопорушення потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286¹ КК України), тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286¹ КК України) або смерть (ч. 3 ст. 286¹ КК України) [2].

Відповідно до статті 33 КУпАП, при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані за допомогою засобів фотоі кінозйомки, відеозапису, у тому числі в автоматичному режимі, справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 132² цього Кодексу, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису).

Серед обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, згідно пункту 5 статті 35 КУпАП визнається зокрема й вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставин [1].

Отже, ми можемо зробити висновок, відносно того, що суб'єкт владних повноважень під час розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху обмежений у виборі виду стягнення, зважаючи на наявність обставин, що обтяжують або пом'якшують відповідальність, це питання має бути вирішене на законодавчому рівні. Так, доцільним вбачається запровадження норми, яка посилювала б відповідальність за такі правопорушення, вчинені в умовах воєнного або надзвичайного стану. Зокрема, розмір штрафу за такі діяння має бути збільшений вдвічі, або правопорушник має притягатися до кримінальної відповідальності.

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення. : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>(Дата звернення 07.10.2023)

2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р., № 2472-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 07.10.2023)

3. У Нацполіції розповіли, чи працюють камери автофіксації у воєнний час. URL: <https://avtodream.org/vse-novosti/avtomir/47704-u-nacpoliciji-rozpovilichi-pracjujut-kameri-avtofiksaciji-u-voennij-chas.html> (дата звернення 07.10.2023).

4. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852.

5. Приходько В., Александров М. Особливості адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану. *Юридичний вісник*. 2022. № 3. С. 106–113

6. Христин І. О. Чинники, що впливають на безпеку дорожнього руху в умовах воєнного стану. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану : матер. Всеукр. наук.-практ. онлайн-конференції. Кривий Ріг, 2022. 148 с.