

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ**



**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ  
круглого столу  
«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
ВДОСКОНАЛЕННЯ  
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»**

*30 червня 2015 року*

**Кривий Ріг – 2015**

**ОРГКОМІТЕТ КРУГЛОГО СТОЛУ**

**Бесчастний Віктор Миколайович** – ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор наук з державного управління, професор, заслужений юрист України (голова оргкомітету)

**Іванов Іван Володимирович** – начальник відділу організації наукової роботи Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент (заступник голови оргкомітету)

**Гуріна Дарія Петрівна** – начальник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (відповідальний секретар оргкомітету)

**Сахно Артем Петрович** – старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**Пилипенко Євгенія Олексіївна** – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**Самойлов Станіслав Вадимович** – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**Червінчук Андрій Васильович** – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ**

**Бесчастний Віктор Миколайович** – голова редакційної колегії.

**Іванов Іван Володимирович** – відповідальний редактор редакційної колегії.

***Відповідальний за випуск – к.ю.н. Гуріна Дарія Петрівна***

3-00 **Актуальні** проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 30 червня 2015 р.). – Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2015. – 120 с.

Публікується за матеріалами круглого столу «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху», який відбувся в Донецькому юридичному інституті МВС України 30 червня 2015 року.

У матеріалах круглого столу висвітлюється широкий спектр питань, пов'язаних з актуальними проблемами вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху. На основі аналізу вітчизняного та міжнародного досвіду нормативно-правового забезпечення у сфері дорожньої безпеки розглянуто теоретичні та практичні аспекти у згаданій сфері суспільних відносин, надано обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства.

Матеріали круглого столу адресовано вченим, працівникам правоохоронних та судових органів, аспірантам (ад'юнктам), слухачам магістратури, студентам та курсантам вищих навчальних закладів, а також усім, хто цікавиться проблемами вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.

Матеріали публікуються в авторській редакції.

# ЗМІСТ

## ВСТУПНЕ СЛОВО

**Бесчастний Віктор Миколайович,**

ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор наук

з державного управління, професор, заслужений юрист України..... 5

**Гуріна Дарія Петрівна,**

начальник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**ЗАКОН УКРАЇНИ «ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ»: ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ВПЛИВ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ..... 7**

**Кісліченко Володимир Миколайович,**

начальник сектору профілактичної роботи відділу ДАІ з обслуговування м. Кривий Ріг ГУМВС України в Дніпропетровській області

**ПРО СТАН АВАРІЙНОСТІ Й РОБОТУ, ПРОВЕДЕНУ ОСОБОВИМ СКЛАДОМ ВІДДІЛУ ДАІ З ОБСЛУГОВУВАННЯ МІСТА КРИВИЙ РІГ ГУМВС УКРАЇНИ В ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ, ТА ЗАХОДИ З ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВІЙ МЕРЕЖІ СТАНОМ НА 28 ТРАВНЯ 2015 РОКУ.....10**

**Коллер Юрій Сергійович,**

Державний науково-дослідний інститут МВС України, кандидат юридичних наук

**Свірін Микола Олександрович,**

Державний науково-дослідний інститут МВС України, кандидат юридичних наук

**ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ .....15**

**Мердова Ольга Миколаївна,**

доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ ПІДРОЗДІЛАМИ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ МВС УКРАЇНИ.....21**

**Михайлов Руслан Іванович,**

начальник кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

**ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ .....25**

**Островський Владислав Анатолійович,**

ПАТ «ЄВРАЗ СУХА БАЛКА»

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ .....30**

**Пилипенко Дмитро Олексійович,**

асистент кафедри правознавства Буковинського державного фінансово-економічного університету, кандидат юридичних наук

**ЩОДО ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ РУХУ ТРАНСПОРТУ У НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ УКРАЇНИ.....33**

<p>Пилипенко Євгенія Олексіївна,  науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС  Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук</p>	<p><b>ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСОБИ,  ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ .....36</b></p>
<p>Самойлов Станіслав Вадимович,  науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС  Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук  Волобуєва Олена Олексіївна,  начальник кафедри кримінально-правових дисциплін та судових експертиз Донецького  юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент</p>	<p><b>ДЕЯКІ КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ ЗМІСТУ МЕХАНІЗМУ ДТП .....39</b></p>
<p>Сахно Артем Петрович,  старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів  ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук</p>	<p><b>ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У ПРОВЕДЕННІ ТЕОРЕТИЧНОГО ІСПИТУ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ПРАВА  КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ .....43</b></p>
<p>Семенюк Аліна Дем'янівна,  курсант 2-го курсу науково-навчального інституту підготовки фахівців експертно-  криміналістичних підрозділів Національної академії внутрішніх справ</p>	<p><b>НЕОБЕРЕЖНІСТЬ ЯК ОДНА З ФОРМ ВИНИ ПРИ ВЧИНЕНІ ЗЛОЧИНІВ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ  ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ .....46</b></p>
<p>Собакарь Андрій Олексійович,  професор кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного  університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор  Белих Дмитро Володимирович,  старший інспектор відділу організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг  УДАІ ГУМВС в Одеській області, кандидат юридичних наук</p>	<p><b>ПРОФІЛАКТИКА АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ЯК ПЕРЕДУМОВА  ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ НАЛЕЖНОГО РІВНЯ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ.....49</b></p>
<p>Сорочинський Юрій Миколайович,  перший заступник голови Комітету сприяння органам внутрішніх справ України</p>	<p><b>ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО  ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ .....53</b></p>
<p>Червінчук Андрій Васильович,  науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС  Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук</p>	<p><b>ОГЛЯД ОСОБИ, ЩО КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, НА СТАН СП'ЯНИННЯ  СПІВРОБІТНИКОМ МІЛІЦІЇ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ СПЕЦІАЛЬНИХ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ .....59</b></p>
<p><b>ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ.....63</b></p>	

## ВСТУПНЕ СЛОВО

**Бесчастний Віктор Миколайович –**

*ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор наук  
з державного управління, професор, заслужений юрист України*

**Шановні учасники круглого столу!**

Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй своєю резолюцією проголосила Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2011-2020 рр., до якої приєдналась і наша країна. Резолюція закликає держави, які є членами ООН, здійснювати діяльність із забезпечення дорожньої безпеки, особливо в галузі регулювання дорожнього руху, дорожньої інфраструктури, безпеки транспортних засобів, поведінки учасників дорожнього руху, просвіти в галузі дорожньої безпеки і післяаварійних заходів.

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

Не менш важливою національною проблемою слід визнати відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху та координації державних і недержавних установ та організацій, причетних до цієї діяльності. При розробленні державних, регіональних та місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху не застосовуються сучасні програмно-цільові підходи, ігноруються наукові рекомендації щодо виконання таких програм і їх удосконалення. У вітчизняну практику дуже повільно впроваджується передовий світовий досвід, зокрема, європейський, щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, підготовки, перепід-

готовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах.

Водночас стрімкі процеси реформування підрозділів ОВС, провідне місце серед яких посідає Державтоінспекція МВС України, викликають потребу у ґрунтовному аналізі проектів нормативно-правових актів у галузі безпеки дорожнього руху, а також чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки.

Таким чином, відсутність дієвого адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки дорожнього руху обґрунтовує постановку завдань перед наукою адміністративного права щодо вивчення вітчизняного та зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху та наукового обґрунтування шляхів розвитку адміністративно-правових норм.

Круглий стіл «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху», роботу якого ми розпочинаємо, покликаний відіграти значну роль у визначенні основних проблем правового оснащення забезпечення дорожньої безпеки в Україні.

Від імені всього колективу Донецького юридичного інституту хочу висловити вам щирі побажання плідної праці над проблемами вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

---

**Гуріна Дарія Петрівна**

*начальник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів  
ОВС Донецького юридичного інституту МВС України,  
кандидат юридичних наук*

## **ЗАКОН УКРАЇНИ «ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ»: ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ВПЛИВ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

За офіційною статистикою, щороку в світі від ДТП гинуть понад 1 млн. 300 осіб і отримують травми близько 50 млн. осіб. Кожні 18 хвилин на автошляхах України трапляється ДТП з потерпілими, кожні 118 хвилин у ДТП гине людина, кожен третій загиблий – молода людина віком до 29 років. Беручи до уваги той факт, що головна функція держави – народозбереження, проблема зниження рівня ДТП має стати першочерговим соціально-економічним завданням країни. Останніми роками в світі взагалі, та в Україні зокрема, немало зроблено для скорочення рівня дорожньої аварійності [1]. Але, незважаючи на це, Всесвітня організація охорони здоров'я прогнозує, що у 2020 році дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце серед проблем здоров'я у світі після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій [2].

Одним із найвагоміших кроків у напрямку зміни ситуації на автошляхах України на краще було прийняття 30 червня 1993 року Закону України «Про дорожній рух», який визначив правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Закон складається з 12 розділів, які містять 54 статті. Основне завдання Закону – регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначення прав, обов'язків та відповідальності суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [3].

У 1994 році до Закону було внесено зміни щодо неприпустимості без погодження з виробниками транспортних засобів та їх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації переобладнання, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії [4].

Зміни до Закону, які вносилися у 1999 році, стосувалися військової інспекції безпеки дорожнього руху [5].

У 2002 році ст. 37 Закону доповнено частиною другою про обмеження або заборону в установленому законодавством порядку експлуатації транспортних засобів в окремі місцевості, оголошеній зоною надзвичайної екологічної ситуації, з метою недопущення небезпечного їх впливу на життя і здоров'я людей або загрози погіршення екологічної ситуації [6].

Основні зміни, внесені у 2004 році, стосувалися обмеження або заборони дорожнього руху під час проїзду окремих осіб, щодо яких здійснюється державна охорона [7].

У 2011 році зміни стосувалися скасування талона посвідчення водія та вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [8].

Найчастіше зміни до Закону вносилися у 2012 році – тричі у березні, двічі у липні та у жовтні, одноразово у листопаді. Основні врегульовані питання – впорядкування міжнародних автомобільних перевезень, екстрена медична допомога, державне регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства тощо [9, 10, 11].

Останні зміни, внесені у 2014 році, стосувалися паркування транспортних засобів, забезпечення безпечної експлуатації сільськогосподарської техніки та ін. [12, 13].

Таким чином, протягом двадцяти двох років Закон зазнав багатьох змін та доповнень, що дозволило його удосконалити та наблизити до потреб сьогодення. Але, дані статистики щодо кількості ДТП на автошляхах України залишаються невтішними. Для подолання негативних явищ у сфері безпеки дорожнього руху, на нашу думку, одного – навіть найкращого закону – замало, потрібно консолідувати зусилля усіх державних і громадських інституцій щодо вирішення зазначеної проблеми. Подібну ситуацію у своїй історії пережили країни Західної Європи та США в 60-х роках минулого століття. Незважаючи на геометричні темпи автомобілізації, ці країни подолали тенденцію росту аварійності. Головним фактором досягнення успіху у них стало визнання проблеми безпеки дорожнього руху як загальнонаціональної та відмова від принципу обвинувачення жертв. І першочерговими тут повинні бути заходи законодавчого характеру.

## **Список використаних джерел:**

1. *Матеріали круглого столу на тему: «Законодавчі ініціативи в сфері безпеки дорожнього руху – вагомий крок на шляху до поліпшення ситуації на дорогах країни»* Київ, 3 квітня 2011 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://week2011.roadsafety.org.ua/ua/188/289>.
2. *Товстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні* [Електронний ресурс] / С. О. Товстуха // *Державне управління: удосконалення та розвиток.* – № 12 – 2010. – Режим доступу: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=230>.
3. *Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page>.
4. *Про внесення змін до статті 32 Закону України «Про дорожній рух» : Закон України від 10 листопада 1994 року № 234/94 ВР* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/234/94-%D0%B2%D1%80>.
5. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України стосовно військової інспекції безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 березня 1999 року № 557-XIV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/557-14>.
6. *Про внесення змін до деяких законів України : Закон України від 7 лютого 2002 року № 3033-III* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3033-14>.
7. *Про внесення змін до деяких законів України : Закон України від 16 грудня 2004 року № 2249-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2249-15>.
8. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо скасування талона посвідчення водія та вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 17 березня 2011 року № 3163-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3163-17>.
9. *Про внесення змін до деяких законів України щодо впорядкування міжнародних автомобільних перевезень : Закон України від 22 березня 2012 року № 4621-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4621-17>.
10. *Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 5 липня 2012 року № 5081-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5081-17>.
11. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства : Закон України від 20 листопада 2012 року № 5502-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5502-17>.
12. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо паркування транспортних засобів : Закон України від 29 травня 2014 року № 1283-VII* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1283-18>.
13. *Про внесення змін до деяких законів України щодо забезпечення безпечної експлуатації сільськогосподарської техніки : Закон України від 3 червня 2014 року № 1303-VII* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1303-18>.

**Кісліченко Володимир Миколайович**

*начальник сектору профілактичної роботи відділу ДАІ з обслуговування  
м. Кривий Ріг ГУМВС України в Дніпропетровській області*

**ПРО СТАН АВАРІЙНОСТІ Й РОБОТУ, ПРОВЕДЕНУ ОСОБОВИМ  
СКЛАДОМ ВІДДІЛУ ДАІ З ОБСЛУГОВУВАННЯ МІСТА КРИВИЙ РІГ  
ГУМВС УКРАЇНИ В ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ, ТА ЗАХОДИ  
З ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ВУЛИЧНО-  
ШЛЯХОВІЙ МЕРЕЖІ  
СТАНОМ НА 28 ТРАВНЯ 2015 РОКУ**

Станом на **28 травня 2015 року**, на території м. Кривого Рогу скоєно 132 дорожньо-транспортні пригоди (**-66/-33,33%**) у яких загинуло **11 осіб (-6/-35,29%)** та 172 – отримали травми (**-71/-29,22%**). (2014 рік відповідно: **198 – 17 – 243**).

**ДТП із тяжкими наслідками 2015 рік:**

З початку 2015 року на території обслуговування зареєстровано 1 ДТП з тяжкими наслідками (більше 4-х постраждалих або більше 3-х загиблих) у якому **8 осіб** отримали травми. **2014 рік (2 – 0 – 12)**.

№	Район	Дата	Загинуло	Поранено	Місце	Вид події
	Довгинцівський	10.02.2015р.	0	8	Об'їзна дорога	Зіткнення
10.02.2015 о 15.20 годин по Об'їзній дорозі рухався автомобіль «МАЗ», водій якого не надав перевагу в русі та скоїв зіткнення з мікроавтобусом «Фольксваген». У результаті ДТП 8 чоловік травмовано.						

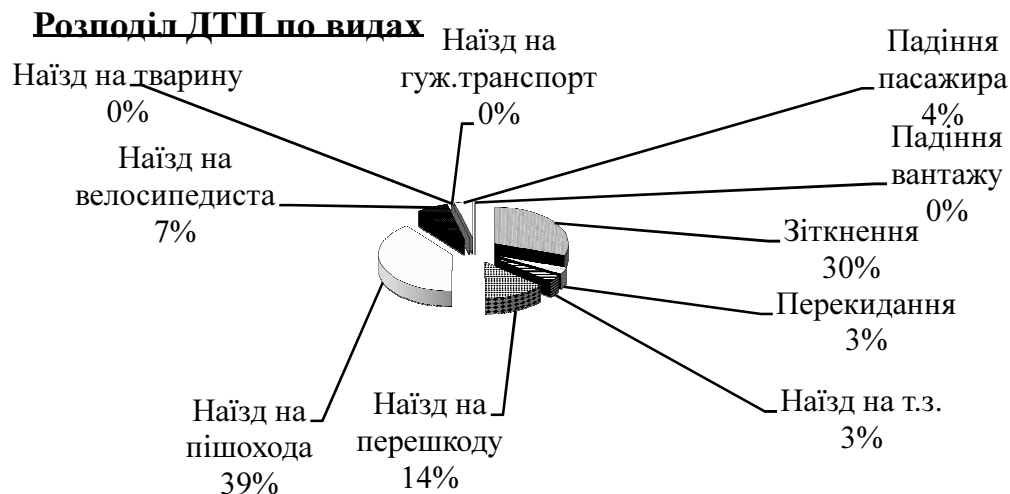
**З початку 2015 року склалася наступна обстановка на території районів міста:**

N п/п	Район							Отклонение				% от всех ДТП
		ДТП		Погибло		Ранено		ДТП	По- гиб.	Ране но	%	
		14	15	14	15	14	15					
1	Інгулецький	13	3	2	1	22	2	-10	-1	-20	-76.9	2.3
2	Дзержинський	18	12	0	0	24	16	-6	0	-8	-33.3	9.0
3	Довгинцівський	25	21	3	0	30	34	-4	-3	4	-16.0	15.8
4	Жовтневий	33	27	1	2	44	31	-6	1	-13	-18.2	20.3
5	Саксаганський	51	29	4	1	60	38	-22	-3	-22	-43.1	21.8
6	Центрально-міський	19	20	4	1	15	23	1	-3	8	5.3	15.0
7	Тернівський	24	20	3	4	33	27	-4	1	-6	-16.7	15.0
	ВСЕГО	183	132	17	9	228	171	-51	-8	-57	-27.9	99.2

Найбільшу кількість ДТП за видами склав такий вид, як наїзд на пішохода. З початку 2015 року на території м. Кривого Рогу скоєно **52** таких ДТП у яких **6** чоловіки загинуло та **51** особи травмовано, що становить

**39,39%** від усіх ДТП з постраждалими. У порівнянні з 2014 роком, відповідно **66-12-58**,

А також найбільшу кількість ДТП склав такий вид, як зіткнення. З початку 2015 року на території м. Кривого Рогу скоєно **40** таких ДТП у яких **1** особа загинула та **72** особи травмовано, що становить **30,30%** від усіх ДТП з постраждалими. У порівнянні з 2014 роком, відповідно **67-3-107**.



Аналіз аварійності на території обслуговування показує, що найбільша кількість ДТП відбувається з вини водіїв автотранспортних засобів.

Так з початку 2015 року, на території обслуговування, з вини водіїв транспортних засобів скоєно **113(-42/-21,21%)** ДТП. Питома вага ДТП з вини цієї категорії учасників руху склала **85,6% від загальної кількості ДТП**. З вини нетверезих водіїв ДТП зареєстровано **13 (+11/5,56%)** дорожньо-транспортні пригоди, питома вага складає **8,33 %** від загальної кількості ДТП.

**З вини водіїв транспортних засобів, що належать юридичним особам, скоєно 2 ДТП (-2/0/+2)**. Питома вага ДТП з вини цієї категорії учасників руху склала **1,51% від загальної кількості ДТП**.

**З вини водіїв індивідуальних транспортних засобів скоєно 111(-40/-20,2%)** ДТП. Питома вага ДТП з вини цієї категорії учасників руху склала **84,09%**.

У зазначений період часу, з вини пішоходів, скоєно **19 (-17/8,58%)** ДТП. Питома вага **14,39%** від усіх ДТП.

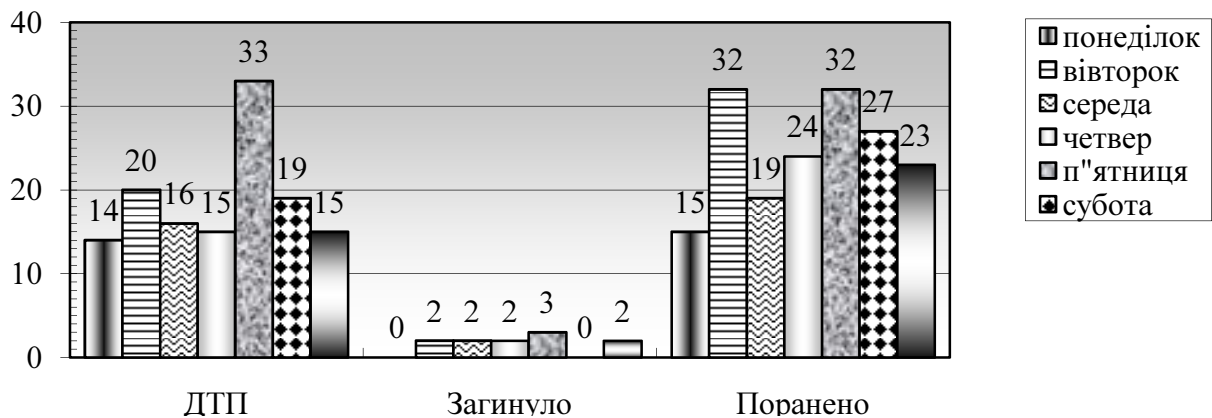
***ОСНОВНИМИ ПРИЧИНАМИ ДТП НАЙЧАСТІШЕ СТАЮТЬ:***

- **недодержання дистанції – 34 (+6/+3,03%),** питома вага від загальної кількості ДТП **25,76%;**

- безперешкодний проїзд – 28 (-18/-9,09%) питома вага від загальної кількості ДТП 21,21%;
- перевищення швидкості – 24 (-15/-7,58%), питома вага від загальної кількості ДТП 18,18%.

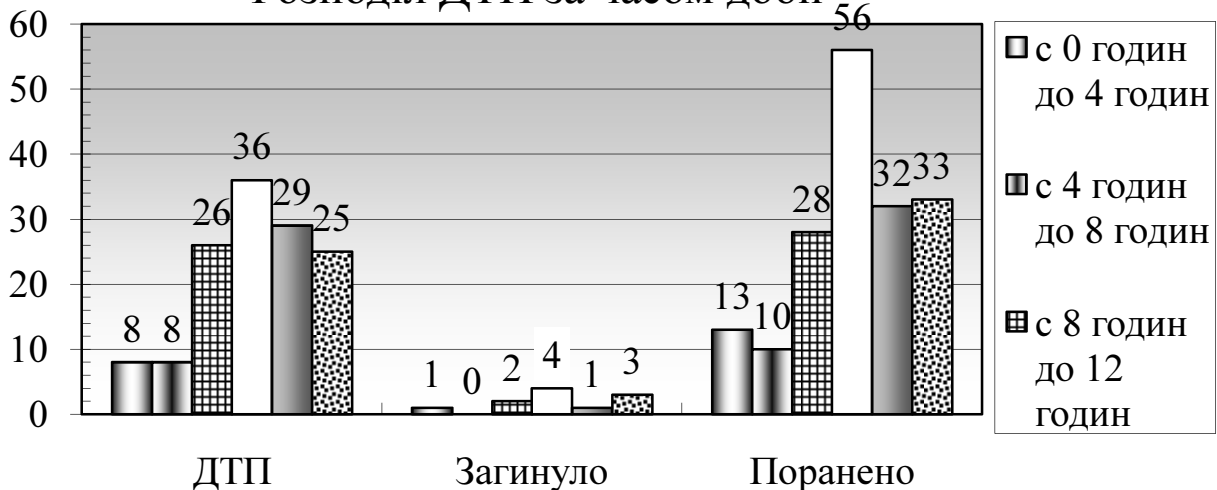
Самими аварійними днями тижня є п'ятниця скоєно 30 ДТП (22,73% від усіх ДТП) та неділя скоєно 34 ДТП (25,76% від усіх ДТП), у ці дні скоєно 64 ДТП (48,49% від усіх ДТП).

Розподіл ДТП по дням тижня



Самим аварійним часом доби є час з 12-00 до 16-00 годин, у цей час скоєно 36 ДТП, що склало 27,27% від всіх дорожньо-транспортних пригод.

Розподіл ДТП за часом доби



Самими аварійними вулицями на території обслуговування є:

1. а/д пл. 30р. Перемоги – м-н Гірницький 6 ДТП, 0 загинуло, 9 травмовано (4,55 % від всіх ДТП)
2. вул. Об'їзна дорога – 6 ДТП, 0 загинуло, 16 травмовано (4,55% від всіх ДТП)

3. вул. 23 Лютого 6 ДТП, 2 загинуло, 7 травмовано (4,55% від всіх ДТП);
4. мкрн. Даманський 5 ДТП, 2 загинуло, 7 травмовано (3,78% від всіх ДТП);
5. пр. Миру 5 ДТП, 0 загинуло, 5 травмовано (3,78% від всіх ДТП);
6. пр. 200р. Кривого Рогу 5 ДТП, 0 загинуло, 6 травмовано (3,78% від всіх ДТП);
7. вул. Дніпропетровське шосе 5 ДТП, 0 загинуло, 10 травмовано (4,3% від всіх ДТП.)

На зазначених вулицях скоєно 30,1% усіх ДТП, скоєних на території обслуговування відділу ДАІ з обслуговування м. Кривий Ріг ГУ МВС України в Дніпропетровській області.

**Найбільший зріст аварійності зареєстровано на таких вулицях міста:**

1. а/д м-н 30р. Перемоги-мк.р-н Гірницький: +5/-1/+9;
2. вул. Дніпропетровське шосе +4/-1/+8
3. вул. 23 Лютого: +3/0/+5
4. вул. Федоренка: +3/0/+3.

З початку 2015 року, на території обслуговування скоєно 16 (-6) дорожньо-транспортних пригоди за участю неповнолітніх, в яких 1 (+1) дитина загинула та 17 (-7) травмовано. (2014 рік: 22-0-24)

**З метою стабілізації рівня аварійності й запобігання ДТП із тяжкими наслідками на території обслуговування та виконання вимог Президента України, Уряду України та керівництва МВС України, щодо забезпечення безпеки на дорогах держави, в 2015 році проводяться наступні заходи:**

#### **ПО ЛІНІЇ НАГЛЯДУ ЗА ДОРОЖНІМ РУХОМ:**

- постійно проводиться аналіз аварійності на території обслуговування (по видах, із причин, по вулицях, по днях тижня, за часом доби);
- за результатами аналізу аварійності на території обслуговування готується довідка-аналіз і щокварталу направляється органам місцевого самоврядування для урахування під час планування заходів по убезпеченню дорожнього руху;
- служба нарядів ДПС організована у місцях концентрації ДТП;
- на підставі аналізу аварійності систематично, проводяться відпрацювання території обслуговування, спрямовані на виявлення порушень ПДР, що безпосередньо стають причинами ДТП.

При здійсненні нагляду за дорожнім рухом, з початку 2015 року, співробітниками ДАІ, на території м. Кривого Рогу **виявлено 5890 (+774/15,13%) порушень ПДР.**

	2014 рік	2015 рік	різниця	Різн. у %
<b>Виявлено всього порушень ПДР</b>	5116	5890	774	15,13%
Керування в стані сп'яніння	528	481	-47	-8,90%
Створення аварійної обставини	0	0	0	0,00%
Перевищення швидкості	662	928	266	40,18%
порушення правил обгону	80	200	120	150,00%
порушення правил проїзду перехресть	339	300	-39	-11,50%
сигнали регулювання	63	17	-46	-73,02%
проїзд пішохідних переходів	215	1308	1093	508,37%
Проїзд залізничних переїздів	9	1	-8	-88,89%
Порушення ПДР пішоходами	1242	1374	132	10,63%

Проводиться перевірка водіїв, що звертаються по будь-яких питаннях в відділ ДАІ по базі АПС Амін. практика з метою виявлення осіб позбавлених права на керування т.з. та вилученню у них водійських посвідчень, а також осіб, які своєчасно не сплатили штрафи за порушення ПДР. Постійно проводяться заходи щодо поглиблення з судовою гілкою влади у плані посилення адміністративного тиску на громадян, що систематично та грубо порушують ПДР.

#### **Пропозиції :**

- Щоденний моніторинг стану аварійності на території обслуговування та невідкладне реагування на її зміни;
- Проведення рейдових заходів, спрямованих на профілактику дорожньо-транспортних пригод на пішохідних переходах та ДТП з вини пішохідів, на території обслуговування, із залученням офіцерів апарату відділу ДАІ;
- Всебічна пропаганда серед населення позитивних зрушень у стані аварійності на дорогах після введення у дію змін до законодавства у сфері забезпечення БДР;
- Проведення днів «Відкритих дверей» у підрозділі ДАІ із запрошенням учнів Криворізьких навчальних закладів;

- Підготовка короткометражних відеофільмів, що висвітлюють роботу ДАІ по забезпеченню безпеки дорожнього руху, як у повсякденні, так і при проведенні масових заходів;
- З метою поліпшення організації дорожнього руху, зниження аварійності на вулицях міста, збільшення пропускної здатності центральних вулиць міста, за вказівкою голови виконавчого комітету Криворізької міської ради, відділом ДАІ спрямовані наступні пропозиції в органи місцевої влади:
- облаштування пішохідних переходів елементами примусового зниження швидкості автомобілів;
- реконструкція ділянки від м-ну 30 років Перемоги до вул. Кремлівська з встановленням інженерної споруди, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків.

---

**Коллер Юрій Сергійович**

*Державний науково-дослідний інститут МВС України,  
кандидат юридичних наук*

**Свірін Микола Олександрович**

*Державний науково-дослідний інститут МВС України,  
кандидат юридичних наук*

## **ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

На сьогоднішній день в Україні залишається вкрай складна ситуація з дорожньо-транспортним травматизмом. Так, упродовж 2014 року на вулично-дорожній мережі країни сталося понад 153 тис. дорожньо-транспортних пригод, у тому числі 26 тис. з постраждалими, у яких загинуло 4,4 тис. і травмувалось 32,2 тис. громадян. Іншими словами, майже кожні 17 хвилин траплялося ДТП з постраждалими, практично кожні 2 години гинула людина [1].

З метою ефективного контролю за виконанням водіями транспортних засобів вимог встановлених правил дорожнього руху Верховною Радою України був схвалений у першому читанні проект Закону України від 06.04.2015 № 2562 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (далі – законопроект).

Зазначеним законопроектом пропонується внести зміни до низки законодавчих актів, зокрема, Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАСУ), Закону України «Про дорожній рух», відповідно до яких пропонується:

- доповнити КУпАП статтею 14-2, відповідно до якої запроваджується автоматична фото- та відеофіксація низки порушень правил дорожнього руху, що визнаватиметься безумовним доказом вини власника (фізичної або юридичної особи) або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, якщо вони не доведуть, що транспортний засіб або його номерний знак вибув з їхнього володіння внаслідок протиправних дій інших осіб;

- внести зміни до ст. 263 КУпАП, передбачивши збільшення строку адміністративного затримання;

- доповнити КУпАП статтями 279-1, 300-1, 300-2, закріпивши новий порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

- внести зміни до ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух», уточнюючи повноваження Міністерства внутрішніх справ України, та доповнити цей Закон новою статтею 53-1, в якій передбачається відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі тощо [2].

Розглянувши зазначений законопроект, на нашу думку, слід звернути увагу на низку недоліків та зауважень:

1. Положення щодо встановлення адміністративної відповідальності юридичних та фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, є юридично неприйнятними та завідомо передбачає порушення прав людини.

Виходячи з конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності, правової доктрини, положень КУпАП та Рішення Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 [3], суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважається тільки фізична особа, а не юридична, яка не є учасником дорожнього руху і припущення про те, що вона може керувати транспортним засобом і «вчинити» відповідне правопорушення є хибним.

Крім того, положення ст.ст. 14-2, 300-1 та 300-2 та приміток до ст. ст. 122, 123 КУпАП, а також ст. 53-1 Закону України «Про дорожній рух» у редакції проекту Закону передбачають притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за якими зареєстровані транспортні засоби, а не осіб, які безпосередньо керували транспортним засобом під час скоєння адміністративного правопорушення. Такий зміст запропонованих норм суперечить меті адміністративного стягнення. Згідно зі ст. 23 КУпАП адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення [4].

2. Пропозиція щодо внесення змін до частини першої статті 263 КУпАП у частині збільшення часу адміністративного затримання особи з 3-х до 24-х годин суперечить нормам Конституції України, оскільки:

- по-перше, з огляду на рішення Конституційного Суду від 11 жовтня 2011 року № 10-рп/2011 така пропозиція суперечить Конституції України (є неконституційною) [5];

- по-друге, у пояснювальній записці до проекту Закону не зазначено, чому термін адміністративного затримання необхідно збільшити саме до 24-х годин, а також чим обґрунтована необхідність збільшення часу адміністративного затримання, що суттєво обмежує права і свободи громадян. Адже, зазначена пропозиція виходить за рамки предмету даного законопроекту, оскільки стосується не тільки відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Враховуючи викладене вище, на нашу думку, необхідно:

1) статтю 14-2, яку пропонується доповнити КУпАП, викласти в такій редакції:

- «Адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть фізичні особи, які керували транспортними засобами під час скоєння правопорушення, у разі наявності фотознімку та/або відеозапису, де є зображення транспортного засобу та особи, що керували ним»;

2) частину 4 статті 27-1, якою законопроектом пропонується доповнити КУпАП, викласти у такій редакції:

«У разі, коли розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, на нього накладається інше адміністративне стягнення, передбачене відповідною статтею цього Кодексу»;

3) примітки до ст.ст. 122, 123, які пропонуються доповнити КУпАП, виключити;

4) у статті 279-1, яку пропонується доповнити КУпАП, викласти в такій редакції:

«У разі, коли адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовано в автоматичному режимі, посадова особа підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб та надсилає на адресу реєстрації місця проживання фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи) електронний протокол про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, з відповідними фото/відеоматеріалами, що підтверджують факт скоєння правопорушення на цьому транспортному засобі та надають змогу ідентифікувати особу, яка керувала цим транспортним засобом в момент скоєння правопорушення.

У електронному протоколі про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, зазначаються дата, час, суть скоєного правопорушення, частина відповідної статті та стаття КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність за таке правопорушення, марка та номер транспортного засобу, що був зафіксований під час скоєння правопорушення, а також термін, протягом якого особа, за якою зареєстровано транспортний засіб, повинна з'явитися до підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху для надання інформації щодо скоєного правопорушення.

Днем отримання електронного протоколу про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її фізичній особі (керівнику юридичної особи), за якою зареєстровано транспортний засіб, або повнолітньому члену сім'ї такої особи.

У разі, коли фізична особа (керівник юридичної особи), за якою зареєстровано транспортний засіб, відмовляється від отримання електронного протоколу про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, днем отримання цього протоколу є день

проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні.

Фізична особа (керівник юридичної особи), за якою зареєстровано транспортний засіб протягом десяти днів з дня вручення електронного протоколу про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, повинна з'явитися до підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху для надання відомостей з приводу скоєного правопорушення.

Якщо встановлено, що фізична особа (керівник юридичної особи), за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб, у момент скоєння адміністративного правопорушення не керувала транспортним засобом (транспортний засіб у цей час знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо), то вона повинна надати відповідні інформацію щодо цих осіб.

У разі відмови у наданні вищезазначеної інформації особа, за якою зареєстровано транспортний засіб, несе відповідальність відповідно до ст. 126-1 цього Кодексу.

Посадова особа підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, отримавши відповідну інформацію виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. Копія постанови у справі про адміністративне правопорушення надається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності»;

5) доповнити КУпАП окремою статтею такого змісту:

«Стаття 126-1. Ненадання інформації щодо особи, якій доручено чи в інший спосіб передане право на керування транспортним засобом, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі

Ненадання інформації посадовій особі підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху або судді (суду) особою, за якою зареєстровано транспортний засіб, щодо особи, якій доручено чи і інший спосіб передане право на керування цим транспортним засобом, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі -

тягне за собою попередження.

Повторне протягом року вчинення правопорушення, передбаченого частиною першою цієї статті або неявка особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення без-

пеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі до підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху для надання інформації щодо скоєного правопорушення, -

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

6) у статтях 300-1 та 300-2, які пропонуються доповнити КУпАП, словосполучення «фізичною або юридичною особою» замінити на «фізичною особою (керівником юридичної особи)», а слово «пеня» замінити на «подвійний розмір штрафу»;

7) статтю 53-1, яку пропонується доповнити Закон України «Про дорожній рух», викласти в такій редакції:

- «Відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть фізичні особи, які керували транспортними засобами під час скоєння правопорушення, у разі наявності фотознімку та/або відеозапису, де є зображення транспортного засобу та особи, що керувала ним.

Порядок та особливості притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення»;

8) частину першу статті 263 КУпАП залишити без змін.

### **Список використаних джерел:**

1. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі» від 21 квітня 2015 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=54849](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54849).

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : проект Закону України від 6 квітня 2015 р. № 2562 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=54673](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54673).

3. Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 р. № 23-рп/2010 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 101. – Ст. 3639.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

---

**Мердова Ольга Миколаївна**

*доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності  
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ  
ПІДРОЗДІЛАМИ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ МВС УКРАЇНИ**

На сьогодні, підрозділи Державної автомобільної інспекції МВС України (далі – ДАІ) надають громадянам і юридичним особам достатньо широкий спектр адміністративних послуг. Завданням адміністративної реформи стає упорядкування цієї сфери, підвищення якості державних послуг, їх доступності громадянам. Результатом реалізації цього напрямку повинно стати створення такого правового поля і реального його втілення в адміністративно-правову практику, при якому споживачі адміністративних послуг будуть володіти широким колом прав і повноважень. Певні кроки для досягнення вищеназваної мети вже зроблено. Так, був прийнятий Закон України «Про адміністративні послуги» [1], який визначив поняття адміністративної послуги, суб'єктів, строки та плату за надання адміністративних послуг, розмежував господарські послуги і владні повноваження у сфері надання адміністративних послуг тощо. Крім того, прийнято ряд підзаконних нормативно-правових актів, що стосуються сфери регулювання надання адміністративних послуг, серед яких Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2013 року №57 «Про порядку ведення Реєстру адміністративних послуг» [2], Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 року №588 «Про затвердження Примірного регламенту центру надання адміністративних послуг» [3], Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.05.2014 року №523-р «Деякі питання надання адміністративних послуг органів виконавчої влади через центри надання адміністративних послуг» [4] та інші. Але поки, що зарано казати про реалізацію всіх програмно-цільових установок адміністративної реформи у сфері надання публічних послуг, у тому числі підрозділами ДАІ. Взагалі у сфері надання адміністративних послуг досі зберігається дуже багато проблем для громадян та суб'єктів господарювання, зокрема, це: зavelика кількість адміністративних послуг (за офіційними даними Мінекономрозви-

тку – понад 1500), складність відповідних процедур/регулювання, невпорядкованість відносин щодо оплати адміністративних послуг, незручність отримання адміністративних послуг в окремих підрозділах центральних органів виконавчої влади [5, с. 40]. Зазначені проблеми цілком стосуються і сфери надання адміністративних послуг підрозділами ДАІ.

З метою подальшої оптимізації механізму надання адміністративних послуг в загалі, і підрозділами ДАІ зокрема, політика держави повинна бути продуманою і побудованою у відповідному комплексному аналізі адміністративно-правового регулювання державних послуг відповідно до сучасних реалій. Одним з головних напрямків удосконалення надання адміністративних послуг повинна стати оптимізація адміністративного процесу. Великого значення при цьому набуває впровадження механізмів, які дозволять скоротити тривалість адміністративних процедур, їх кількість в межах одного адміністративного процесу, мінімізувати можливості для корупції. Потенціал адміністративної реформи може бути реалізований при одночасному удосконаленні економічного механізму діяльності підрозділів ДАІ з одночасним орієнтуванням їх на пріоритет задоволення потреб суспільства.

Основними причинами, на думку громадян, які негативно впливають на діяльність щодо надання адміністративних послуг, є територіальна роз'єднаність органів, що надають адміністративні послуги, необхідність неодноразового відвідування органу, що їх надає, доволі довгі строки виконання процедур, що у підсумку призводить до створення корупційних схем у цій сфері. Певні кроки для вирішення зазначених проблем вже робляться через створення сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ України, налагодження діяльності яких планується найближчим часом.

Слід відзначити, що вже сьогодні керівництво МВС України анонсує децентралізацію адміністративно-реєстраційних послуг, що знаходяться в веденні ДАІ, протягом двох років. Проте, це не означає, що підрозділи ДАІ повністю втрачатимуть повноваження у сфері надання адміністративних послуг. З цього приводу вважаємо правильною позицію авторів наукового видання «Адміністративні послуги: стан і перспективи реформування», які зазначають, що у будь-якому разі держава повинна мати ефективні інструменти впливу на виконання делегованих повноважень, це зокрема:

- формування відповідної політики/законодавства. Це повноваження завжди має залишатися у компетенції певного міністерства. І стосу-

ється воно як процедур надання певних послуг, так і вимог щодо їх сплати та інших важливих елементів;

- право держави бути держателем відповідних реєстрів (баз даних), гарантуючи їх цілісність та правила ведення, доступу до інформації і її використання;

- повноваження держави в окремих сферах здійснювати допуск посадових осіб місцевого самоврядування до роботи в цих сферах;

- обов'язок центрального органу виконавчої влади, відповідального за реалізацію політики, контролювати операції у відповідних реєстрах, відслідковуючи ризиковані та неправомірні дії [5, с. 43].

Ще однією проблемою у сфері надання адміністративних послуг підрозділами ДАІ залишається проблема відсутності їх стандартів, які повинні містити сукупність характеристик адміністративної послуги, що визначають її спроможність задовольняти потреби суб'єктів звернення. Безумовно, новелою нового законодавства стало закріплення норми щодо створення Реєстру адміністративних послуг, наступним кроком у адміністративно-правовому регулюванні адміністративних послуг повинно стати чітке закріплення адміністративних процедур їх надання. В чинному Законі України «Про адміністративні послуги», у статті 5, зазначено, що виключно законами встановлюється перелік адміністративних послуг, вимоги до їх надання; перелік та вимоги до документів, необхідних для отримання адміністративної послуги; платності або безоплатності; граничного строку надання адміністративної послуги; переліку підстав для відмови у наданні адміністративної послуги [1], проте, на сьогодні значна частина законодавства, яка регулює питання надання адміністративних послуг підрозділами ДАІ, є підзаконними нормативно-правовими актами, що є прямим порушенням норм базового закону. Саме тому, основним напрямком удосконалення правового регулювання адміністративних процедур, що надаються підрозділами ДАІ, повинна стати розробка і прийняття законів для певних адміністративних послуг, чи групи адміністративних послуг, які визначатимуть процедуру надання послуги і закріплять приписи щодо якості цього сервісу.

Крім того, залишається не визначеним питання ціноутворення адміністративних послуг. Однією з проблем ціноутворення адміністративних послуг вважаємо проблему відсутності уніфікації і зрозумілості їх собівартості, оскільки на практиці існують випадки, коли за одну адміністративну послугу необхідно сплатити декілька різних сум. Відповідно до чинного

законодавства Розмір плати за надання адміністративної послуги (адміністративного збору) і порядок її справляння визначаються законом з урахуванням її соціального та економічного значення [1]. Однак, в реалії Методика визначення собівартості платних адміністративних послуг, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України [6]. Зазначені питання мають бути також приведені у відповідність до вимог Закону України «Про адміністративні послуги». Крім того, ціна за адміністративної послуги повинна бути єдиною, тобто не складатися з різних сум, що сплачуються за певні дії. Повинен діяти принцип: «одна послуга – один платіж».

Отже, вкрай необхідною є розробка і нормативне визначення питання ціноутворення адміністративних послуг, з обов'язковим визначенням єдиних критеріїв і встановленням співмірності ціни і якості відповідної адміністративної послуги.

Слід звернути увагу на те, що рівень використання сучасних інформаційних технологій в сфері надання адміністративних послуг все ще залишається недостатнім для кардинального підвищення ефективності діяльності органів публічного управління. Саме тому, особливої актуальності набувають питання розроблення механізму впровадження у сферу надання адміністративних послуг інформаційно-комунікативних технологій, які дозволять задовольнити потреби громадян в адміністративних послугах через спеціально створені електронні технології, оскільки надання електронних послуг ґрунтується на принципі універсального доступу і передбачає надання послуги суб'єктам звернення у режимі реального часу.

Отже, удосконалення розвитку сфери надання адміністративних послуг, в тому числі з використанням інформаційно-комунікаційних технологій, стає для нашої країни важливим і актуальним у науково-практичному плані завданням. Це цілком стосується і підрозділів ДАІ. Вважаємо за необхідне впровадження ІТ технологій як найважливішого компоненту розвитку адміністративних послуг. З цією метою необхідно здійснити моніторинг адміністративних послуг на предмет можливості їх надання електронним способом.

Підсумовуючи зазначимо, що впорядкування та подальший розвиток системи надання адміністративних послуг на чітко визначених правових засадах дозволить забезпечити потреби споживачів адміністративних послуг, захистить їх права та інтереси гарантовані та охоронювані законом.

### **Список використаних джерел:**

1. *Про адміністративні послуги : Закон України від 06 вересня 2012 року № 5203-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – №32. – Ст. 409.*
2. *Про порядку ведення Реєстру адміністративних послуг: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2013 року №57 // Офіційний вісник України. – 2013. – №9 – Ст. 339.*
3. *Про затвердження Примірного регламенту центру надання адміністративних послуг : Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 року №588 // Офіційний вісник України. – 2013. – №66 – Ст. 2396.*
4. *Деякі питання надання адміністративних послуг органів виконавчої влади через центри надання адміністративних послуг : Розпорядження Кабінету міністрів України від 16 травня 2014 року №523-р // Офіційний вісник України. – 2014. – №45 – Ст. 1193.*
5. *Адміністративні послуги: стан та перспективи реформування : [Збірник матеріалів] / [В.П. Тимощук, Н.Л. Добрянська, О.В. Курінний та ін.]; за ред.. В.П. Тимощука, О.В. Курінного. – К., 2015. – 428с.*
6. *Про затвердження Методики визначення собівартості платних адміністративних послуг : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 січня 2009 року №66 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 6. – Ст. 260.*
- 7.

---

### **Михайлов Руслан Іванович**

*начальник кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності  
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Одним із методів дослідження в адміністративному праві є порівняльно-правове дослідження, яке дозволяє не лише ознайомитись із положеннями законодавства зарубіжних країн, виявити в ньому переваги та недоліки, а й визначити найкращі способи та зразки нормотворчості з певних питань з метою удосконалення національного законодавства.

Важливо згадати, що в Додатку 1 прийнятої Радою Європи Європейської конвенції „Про заходи покарання за дорожньо-транспортні злочинні діяння” (ЕТ5 № 52, 30.11.1964 р.), яка набула чинності 18 липня 1972 р. [1], міститься перелік дорожньо-транспортних порушень, до яких належать порушення правил безпеки руху дорожнього транспорту, що мають статус як адміністративного правопорушення, так і злочинного діяння. Конвенція передбачає 7 груп порушень дорожнього руху. Необхідно зазначити, що за всі види порушень, що містяться в Додатку 1, передбачена відповідальність КУПАП і КК України. Але треба звернути увагу, що за більшість пе-

рерахованих порушень в Україні, як і в інших державах, передбачається адміністративна відповідальність [2, с 112-113].

Протягом останніх років для забезпечення безпеки дорожнього руху в Австрії, Бельгії, Великобританії, Угорщині, Данії, Іспанії, Італії, Норвегії, Польщі, Румунії, Франції, Чехії посилена відповідальність за порушення Правил дорожнього руху [3, с. 35].

У Швейцарії Правила дорожнього руху майже подібні до тих, що діють в Україні, а от система контролю за дорожнім рухом є набагато прогресивнішою.

Окрім дорожньої поліції, за порядком стежать за допомогою відеокамер і фотоапаратів. У черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлена велика кількість моніторів, весь рух відображено на екранах комп'ютерів. Суми штрафів у Швейцарії дуже великі, оскільки фінансовий важіль впливу на порушників там вважають найбільш дієвими. Ці штрафи стосуються не тільки водіїв, а й власників автодоріг, адже більшість трас – приватні. Так, якщо причиною ДТП був поганий стан дорожнього покриття, власник траси сплачує дуже великі штрафи, а тому він зацікавлений у забезпеченні ідеальних умов для клієнтів-водіїв. В Україні ж дороги є власністю держави, тому їх належний стан повинна забезпечувати держава. Вважаємо, що в Україні потрібно посилити відповідальність за неналежний стан доріг та дорожнього обладнання. Слід зазначити, що Верховна Рада України, розглядаючи питання про підвищення санкцій за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, жодного разу не порушувала питання про незадовільний стан доріг. Якщо проаналізувати кількість дорожньо-транспортних пригод, які виникають через незадовільний стан доріг (відсутність дорожньої розмітки, знаків на небезпечних ділянках доріг, застарілі світлофори, стан асфальтного покриття тощо), то отримуємо жахливі результати, які, на жаль, сьогодні не фіксуються з тієї причини, що документально все дорожнє покриття знаходиться в нормі, ремонтується вчасно „згідно зі встановленими вимогами”. Відповідно, притягнути посадову особу, яка відповідає за стан дорожнього покриття певної ділянки, не реально. На сьогодні необхідно запровадити механізм взаємної відповідальності держави перед особою, через її представників посадових осіб, на чому і акцентують увагу окремі науковці – В.Б. Авер'янов, С.В. Петков та ін.

Перевищення швидкості та проїзд на червоне світло фіксується радаром і підтверджується фотознімком. На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах

Європейських країн швидкість руху обмежена – 50 км/год, а на деяких ділянках і до 30 км/год. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80-100 км/год. На автомагістралях, окрім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120, а у Франції 130 км/год [4, с. 64-65]. У Німеччині на автобанах немає обмежень швидкості руху (крім технічних характеристик транспортного засобу), тому стан таких доріг у Німеччині є ідеальним.

В Іспанії немає кодифікованого нормативно-правового акта з переліком адміністративних порушень, але існують окремі галузеві закони, в яких містяться відповідні склади. Так, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху діє Закон „Про дорожній рух та безпеку на дорогах” від 1989 року. До осіб, які вчинили проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, застосовуються такі санкції: штраф та позбавлення права керування транспортним засобом до 3-х місяців [5, с. 62-62].

У Європі, на відміну від України, не існує необґрунтованих обмежень швидкості і поліцейських „засідок”. Дорожній знак – це турбота про життя водіїв і пасажирів, адже в окремих місцях нехтування швидкістю може призвести до аварії [4, с. 65].

Вважаємо за доцільне звернути увагу на ситуацію, яка склалася в Японії стосовно безпеки дорожнього руху. Японські фахівці у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху найбільш ефективними і надійними вважають стратегічні заходи попередження ДТП, тобто заходи, які не пов’язані з прямим впливом на людину, а впливають на поведінку людей опосередковано. Так, у Японії для вирішення проблем з безпекою дорожнього руху пішли шляхом збільшення кількості світлофорів, пішохідних переходів, багаторівневих дорожніх розв’язок. Як результат – за десять років кількість ДТП зменшилась на 50 % при швидких темпах автомобілізації країни [6].

Вчинення незначних порушень Правил дорожнього руху в багатьох країнах тягне за собою попередження, причому у письмовій формі, про що порушнику видається офіційний документ. Попередження має такі ж юридичні наслідки для порушника, як й інші адміністративні стягнення. Встановлено, що засобом впливу на порушників у більшості країн є накладення грошового штрафу. Штраф застосовується практично за всі види порушень Правил дорожнього руху у двох варіантах: як єдину можливу санкцію, так і одночасно з позбавленням права на керування транспортними засобами на певний термін. У деяких державах за найбільш небезпечні порушення

Правил дорожнього руху передбачене тюремне ув'язнення. Так, в Японії за велику кількість порушень дорожнього законодавства альтернативою є тюремне ув'язнення. Штрафи, що накладаються в судовому порядку, законодавчо мають визначену верхню межу, або ж верхню і нижню межі. В Японії встановлені лише верхні межі штрафів, що накладаються поліцією. У Німеччині, Швеції за більшість порушень стягуються штрафи фіксованого розміру. Суди розглядають справи про порушення Правил дорожнього руху або у разі несплати штрафу, або у разі грубих порушень, що мали серйозні наслідки. У Великобританії ж, де встановлені фіксовані штрафи у розмірі 20 або 40 фунтів стерлінгів, порушники караються, в основному, відповідно до судових рішень, винесених судами одноосібно без необхідності явки порушника. У Німеччині фізична особа у разі вчинення проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сплачує штраф від 5 до 1000 євро, а юридична особа – не більше 500 тис. євро (у разі необережного порушення) або 1 млн. євро (у разі навмисного порушення) [5, с. 27-28]. Оскільки юридичні особи за такі проступки можуть притягуватися власники доріг за неналежний їх стан або неналежний стан дорожнього обладнання, то цей вид покарання є засобом забезпечення якісного стану доріг та обладнання.

Такий вид стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами, застосовується в багатьох країнах щодо водіїв, які здійснили порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, внаслідок чого сталася дорожньо-транспортна пригода або виникли передумови до її настання. У деяких країнах (Великобританія, Франція, Німеччина) перелік порушень, за які настає відповідальність у виді позбавлення права керування транспортними засобами, достатньо великий. У Данії, Норвегії, Швеції, США такий вид покарання застосовується, як правило, за вчинення дій, що мають підвищений ступінь суспільної небезпеки, наприклад: залишення місця дорожньо-транспортної пригоди і ненадання допомоги потерпілому, управління транспортним засобом у стані сп'яніння, ухилення від огляду на стан сп'яніння.

В багатьох країнах, відповідно до законів про дорожній рух (Великобританія, Данія, Норвегія, США, Японія), відповідальність водія у вигляді тюремного ув'язнення настає за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому в Норвегії, залежно від рівня перевищення допустимої концентрації алкоголю в крові, водій притягується до відповідальності у вигляді позбавлення волі або з реальним, або з умовним відбуттям пока-

рання. У Норвегії і США (у деяких штатах) за керування транспортними засобами у стані сп'яніння водій несе відповідальність у вигляді штрафу і тюремного ув'язнення одночасно.

Найчастіше у Великобританії, Данії, Норвегії, Франції, Німеччині, Швеції та Японії затримання транспортних засобів і доставлення їх на спеціальну стоянку, застосовується у випадку порушення водієм правил стоянки. При цьому водій може отримати автомобіль, що належить йому, лише після сплати штрафу і оплати доставки автомобіля спеціальним транспортним засобом на спеціальний штраф-майданчик.

Підсумовуючи, необхідно зазначити, що вивчення світового досвіду сприятиме успішному завершенню чергового етапу кодифікації вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства, прийняттю досконалого кодифікованого адміністративно-деліктного акта в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, який би узгоджувався з положеннями вітчизняного та міжнародного законодавства, сприяв ефективності його застосування, захисту прав, свобод та інтересів особи, зміцненню законності та правопорядку в Україні.

#### **Список використаних джерел:**

1. *European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences. ETS № 052.* [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Word/052.doc>. — Заголовок з екрану.
2. *Матвійчук Я. Відмежування злочинних порушень водіями правил безпеки дорожнього руху від інших правопорушень : адміністративних, дисциплінарних та цивільно-правових / Я. Матвійчук // Право України. — 2008. — № 4. — С. 111-115.*
3. *Матвійчук Я. Законодавство окремих зарубіжних країн про кримінальну відповідальність за порушення правил дорожнього руху / Я. Матвійчук // Право України. — 2007. — № 7. — С. 117-120.*
4. *Гаркуша А.В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / А.В. Гаркуша. — Ірпінь, 2004. — 207 с.*
5. *Адміністративне деліктне законодавство : зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О.А. Банчук. — К. : Книга для бізнесу, 2007. — 912 с.*
6. *Небрат О.О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху / О.О. Небрат // [Електронний ресурс] — Режим доступу до сайту : [http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/pib/2009\\_5/PB-5/PB-5\\_15.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/pib/2009_5/PB-5/PB-5_15.pdf). — Заголовок з екрану.*

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Як відомо, за рівнем аварійності Україна посідає друге місце у світі. Ні для кого не є секретом, що з метою досягнення результату щодо зниження цього рівня, а також для організації безпеки дорожнього руху, необхідно видавати та поновлювати профільні нормативні документи, розробляти плани заходів щодо досягнення бажаного ефекту, отримувати зворотну інформацію про реалізацію, повідомляти виконавців та контролювати виконання ними запланованих заходів. Реалізація передбаченого можлива тільки за умови колективної роботи при залученні всіх виконавців, незалежно від підпорядкування. Вирішуючи питання безпеки дорожнього руху, вважаємо за необхідне приділення уваги, в першу чергу, юридичним автоперевізникам, в штаті яких десятки, тисячі водіїв, які в загальній кількості складають до 70% загального числа водіїв в Україні.

*Дослідивши причини та умови, які призводять до аварій на дорогах України, насамперед, можна виділити такі:*

1. Застаріла система організації безпеки дорожнього руху (так, наприклад, своєчасно не проводиться оновлення нормативно-законодавчої бази відповідно до вимог сучасних технологій);

2. Відсутність належного державного та відомчого контролю за безпекою дорожнього руху;

3. Відсутність та скорочення фахівців із безпеки руху на підприємствах, в штаті яких є водії;

4. Неефективна пропаганда та профілактична робота із запобігання аварійності та травматизму на автотранспорті;

5. Відсутність взаємодії фахівців із безпеки дорожнього руху підприємств з органами МВС, а саме:

- відсутність єдиної державної бази спеціалістів підприємств та активістів, що виконують роботу з організації безпеки дорожнього руху (П.І.Б., вік, освіта, стаж роботи, місце роботи (регіон, підприємство), контактний телефон тощо);

- відсутність систем взаємного оперативного оповіщення МВС та фахівців з безпеки руху (стосовно змін у законодавстві, дорожньо-транспортних пригод, порушень водіями ПДР тощо);

- відсутність у МВС та фахівців із безпеки руху спільних заходів щодо контролю за безпекою руху на дорогах;

- відсутність системи звітності перед МВС (місячні, квартальні, річні звіти) про стан забезпечення безпеки дорожнього руху, ДТП;

- відсутність проведення спільних державних заходів, що приурочені до дня автомобіліста.

Проаналізувавши стан здійснення державного контролю за безпекою дорожнього руху, нами були встановлені недоліки у цій галузі. Так, *нормативними документами, за якими взагалі відсутній державний контроль*, є:

- Постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1994 р. № 227 «Про затвердження Положення про службу безпеки руху міністерств та інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, об'єднань, установ і організацій»;

- Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567 «Про затвердження Порядку виконання державного контролю на автомобільному транспорті»;

- Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку ДТП»;

- Наказ Міністерства транспорту від 07.06.2010 р. № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».

***З метою удосконалення системи безпеки дорожнього руху в Україні, вважаємо за необхідне:***

1. Максимальне залучення всіх учасників дорожнього руху від міністерств до перевізників до реалізації Стратегії безпеки дорожнього руху.

2. Міністерствам провести контроль виконання законодавчо-нормативних актів у цьому напрямку підприємствами-перевізниками, на балансі яких перебувають водії та транспортні засоби.

3. Оновити нормативні акти, які стосуються вимог до служб безпеки руху підприємств, відомств тощо.

4. Створити і забезпечити роботу єдиної державної електронної бази обліку фахівців із безпеки руху.

5. Створити і забезпечити роботу єдиної державної електронної бази екстреного оповіщення (фахівцями з безпеки руху).

6. Проводити спільні наради МВС та фахівців з безпеки руху автоперевізників.

7. Відновити систему надання звітності щодо стану аварійності та забезпечення безпеки дорожнього руху автоперевізниками, незалежно від роду виконуваних перевезень (комерційні або відомчі).

8. Забезпечити щомісячне (безкоштовне) надання МВС перевізникам інформації про водіїв-порушників, згідно із складеними матеріалами фіксації порушень.

9. Закріпити за підприємствами ділянки доріг, прилеглі до підприємств (з метою контролю та забезпечення безпеки руху (знаки, розмітка, світлофори, дорожнє покриття, освітлення тощо).

10. Zobov'язати підприємства-автоперевізників проводити пропаганду і профілактику безпеки дорожнього руху.

11. Проводити спільну роботу підрозділів МВС та фахівців з безпеки руху автоперевізників на дорогах України.

12. Розширити повноваження фахівців із безпеки руху функцією контролю та подання до органів МВС інформації про виявлені порушення та ризики під час експлуатації транспортних засобів водіями на дорогах України.

13. Внести доповнення до Правил дорожнього руху:

- п. 2.1 – обов'язкова наявність водійської медичної довідки, яка підтверджує придатність водія до управління транспортним засобом;

- п. 2 – при виконанні перевезень організованих груп людей на відстані понад 50 км обов'язкова наявність додаткових документів:

○ узгодження з органами МВС виконання перевезень з відповідною відміткою;

○ договір страхування пасажирів від нещасного випадку на транспорті;

○ список пасажирів, завірений перевізником;

○ письмовий документ від перевізника із зазначенням П.І.Б., телефону особи, відповідальної за організацію безпеки руху, контролю і порядку в автобусі, проведення інструктажу, дотримання графіка і маршруту руху;

○ схема руху автобуса із зазначенням місць зупинки і стоянки (завірена МВС).

- п. 2.3 – при виконанні послуг комерційних (вантажних або пасажирських), а також внутрішніх (на підприємстві) перевезень, проходити передрейсовий та післярейсовий медичний огляд, інструктажі з безпеки руху, згідно із встановленими державними термінами.

- п. 2.3 – додати пункт: «водії мотоциклів, мопедів, скутерів керувати транспортним засобом у сигнальному світлорефлекційному жилеті».

- п. 2.4 – додати до пункту «а» водійську медичну довідку.

- п. 5.2 – виконувати вимоги водія, що стосуються безпеки руху.

- п. 21.6 – кузов автомобіля повинен бути обладнаний кнопкою сигналу водієві.

- до п. 31.4.7 додати пункти:

- Світловідбиваючий жилет;
- Наявність світловідбиваючих елементів на вантажних транспортних засобах, причепах, напівпричепах, автобусах, (плівки, світловідбивачів) на передніх крайніх частинах (білого кольору), задніх крайніх частинах транспортного засобу (біло-червоного).

- п. 32.1 – перевезення великогабаритних, великовагових вантажів, організованих груп людей, дітей.

*Таким чином, проблеми безпеки дорожнього руху в Україні на сьогодні є дуже актуальними, привертають постійну увагу та потребують якнайшвидшого вирішення, оскільки від цього залежить не тільки позитивний імідж країни як європейської держави, але і життя та здоров'я кожного з нас – як учасників дорожнього руху.*

---

---

**Пилипенко Дмитро Олексійович**

*асистент кафедри правознавства Буковинського державного фінансово-економічного університету, кандидат юридичних наук*

## **ЩОДО ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ РУХУ ТРАНСПОРТУ У НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ УКРАЇНИ**

Науково-технічний прогрес, що відбувався у світі протягом десятиліть зумовив стрімку автомобілізацію суспільного життя практично усіх без винятку держав. Не обійшов стороною цей процес й Україну. Проте, збільшення якісних показників цього явища мало не лише позитивні наслідки. Так, протягом 2014 року в Україні сталась 153181 дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП), найбільша кількість з яких припадає на

м. Київ (39814), Одеську область (13888), Харківську область (11155), Дніпропетровську область (10939). Із загальної кількості ДТП, у 26084 (17%) транспортних пригодах постраждали люди [6]. Причинами виникнення такої кількості ДТП є наявність багатьох факторів, ключовим серед яких є існуючий в нашій державі швидкісний режим руху транспортних засобів в межах населених пунктів.

Так, відповідно до п. 12.4 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабміну № 1306 від 10.10.2001 року (із змінами станом на 17.09.2014 року) (далі – ПДР), у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год [1]. Вбачається, що на теперішній час вказаний швидкісний режим руху транспортних засобів в нашій державі є дещо завищеним. Такого висновку можна дійти беручи до уваги негативний стан дорожнього покриття проїзної частини більшості вітчизняних міст, за умов тотальної нестачі державних коштів для здійснення його поточного та капітального ремонту.

Не останнє місце при цьому також займає не найкращий технічний стан більшості вітчизняних транспортних засобів, враховуючи дорожнечу матеріально-технічного їх обслуговування та, одночасно, відсутності, на теперішній час, дієвого державного контролю за технічним станом механічних транспортних засобів. Вказані фактори є достатньо переконливими задля перегляду державою визначених швидкісних обмежень руху транспортних засобів, особливо в населених пунктах, беручи до уваги насиченість міських шляхів транспортними засобами та можливістю спричинення ДТП за їх участю, враховуючи підвищену небезпеку, яку вони становлять за вищеперахованих умов.

Так, наприклад, уряд Литовської Республіки визначив швидкісне обмеження руху транспорту в умовах населеного пункту, яке становить 50 км/год [4]. Аналогічне обмеження максимальної швидкості руху транспорту в умовах населених пунктів містить ПДР Латвійської Республіки [3] та ПДР Естонської Республіки [2]. Слід наголосити, що зазначені держави є членами Європейського Союзу (далі – ЄС), а отже якість дорожнього покриття та технічний стан транспортних засобів відповідають сучасним європейським стандартам. Однак, навіть за наявності сталої системи державного контролю за належним станом дорожнього покриття та технічного стану транспортних засобів, державними органами влади вказаних країн визначене швидкісне обмеження у вигляді 50 км/год для руху транспортних засобів в умовах населених пунктів.

Крім зазначених пострадянських держав, подібне швидкісне обмеження для руху транспорту міститься у законодавстві розвинутих держав західної Європи. Так, ПДР Німеччини містять положення, що обмежує максимальну швидкість руху транспорту в умовах населеного пункту у вигляді 50 км/год. Ідентичне швидкісне обмеження руху транспорту в умовах населених пунктів також міститься у ПДР Болгарії, ПДР Данії, ПДР Італії, ПДР Нідерландів, ПДР Румунії, ПДР Словаччини, ПДР Словенії, ПДР Угорщини, ПДР Фінляндії, ПДР Франції, ПДР Хорватії, ПДР Чехії, ПДР Швейцарії тощо.

Цікаве положення, у контексті цього питання, міститься у ПДР Польщі. Так, окремою нормою ПДР цієї держави передбачається встановлення швидкісного обмеження для руху транспорту у населених пунктах в залежності від часу доби. З 5-ї до 23-ї години максимальна допустима швидкість руху транспорту в населених пунктах Польщі складає 50 км/год. Проте, з 23-ї до 5-ї години рух транспорту в межах населених пунктів дозволений із швидкістю до 60 км/год [5]. Розробники ПДР Польщі зайняли досить виважену позицію, з одного боку, обмеживши швидкісний режим руху транспорту у денний час, з урахуванням його інтенсивності та ранкової/вечірньої години-пік, руху громадського транспорту в межах міста; з іншого боку, – дозволивши підвищення швидкісного режиму на 10 км/год у нічний час, коли рух транспортними шляхами міста є достатньо вільним.

Необхідно зазначити, що встановлення швидкісного обмеження руху у вищевказаних європейських державах відбувалось із обов'язковим урахуванням якісних умов безпеки дорожнього руху, до складу яких безумовно належить стан дорожнього покриття автошляхів в межах населених пунктів, а також технічний стан транспортних засобів, що переміщуються міськими автошляхами. Звісно ці показники європейських держав, у якісному сенсі перевищують аналогічні показники нашої держави, однак, попри цей факт, у багатьох європейських державах швидкісне обмеження руху транспорту у межах населених пунктах складає саме 50 км/год.

Враховуючи вищевикладене, слід зазначити, що швидкісне обмеження руху транспорту в населених пунктах, яке на теперішній час існує в Україні доцільно переглянути у бік його зниження. З урахуванням реалій сьогодення, що є характерними для умов руху транспорту в межах вітчизняних населених пунктів України, обмеження швидкісного режиму до 50 км/год неодмінно позитивно вплине зменшення показників аварійності на автошляхах населених пунктів нашої держави.

## Список використаних джерел:

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» № 1306 від 10 жовтня 2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>. – Назва з екрану.
2. Правила дорожнього руху Естонської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.vashamashina.ru/pdd\\_estonii.html](http://www.vashamashina.ru/pdd_estonii.html). – Назва з екрану.
3. Правила дорожнього руху Латвійської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.helpcar.lv/index.php?/topic/27-osnovnyye-pdd-latvii/>. – Назва з екрану.
4. Правила дорожнього руху Литовської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gai.ru/za-granitsu-na-sobstvennom-avto/litva/>. – Назва з екрану.
5. Правила дорожнього руху Республіки Польща [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.vagante.ru/experts/pdd/poland\\_speed\\_limits.htm](http://www.vagante.ru/experts/pdd/poland_speed_limits.htm). – Назва з екрану.
6. Статистичні відомості про дорожньо-транспортні пригоди на території України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://gktb.org/wp-content/uploads/2015/01/statistika\\_dtp-2014.pdf](http://gktb.org/wp-content/uploads/2015/01/statistika_dtp-2014.pdf). – Назва з екрану.

---

---

### Пилипенко Євгенія Олексіївна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України,  
кандидат юридичних наук

## ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЮЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Відповідно до чинного законодавства України в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, поняття «особа, яка керує транспортним засобом» не має свого офіційного закріплення у нормативно-правових актах, проте надається визначення поняття «водій».

Так, 10 жовтня 2001 року Кабінетом Міністрів України була прийнята постанова № 1306 «Про Правила дорожнього руху», відповідно до якої *водієм* визнавалась особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі [2].

Однак, з прийняттям 26 вересня 2011 року Кабінетом Міністрів України постанови № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», визначення особи *водія* дещо змінилось і ним стала визнаватись особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія на право керування

транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [3].

Тобто, визначення поняття «водій» стало більш вузьким і охоплює лише ту категорію осіб, яка має посвідчення водія. Отже, керуючись даним положенням, та враховуючи, що не всі особи, які керують транспортними засобами, мають посвідчення водія, можна цілком обґрунтовано стверджувати, що не кожна така особа може вважатися водієм. Більш того, не кожна особа, яка керує транспортним засобом, також може вважатися учасником дорожнього руху, оскільки відповідно до вищезазначеної Постанови Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 року № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху» учасником дорожнього руху може бути особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин [3]. Знову ж таки, в даному випадку, мова йде не про особу, яка керує транспортним засобом, а тільки про водія, а, як нами вже зазначалося раніше, водієм вважається тільки особа, що має посвідчення водія. А тому, якщо особа, яка керує транспортним засобом, не має посвідчення водія, то вона, в жодному випадку, не може вважатися ані водієм, ані учасником дорожнього руху взагалі.

У зв'язку з цим, виникає серйозна проблема щодо притягнення особи, яка керує транспортним засобом, та немає посвідчення водія (тобто не є водієм) до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Так, за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого будь-якою з частин 1, 2, 3, 4 та 6 ст. 121 КУпАП «Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами» притягнути до відповідальності можна тільки водія, оскільки у диспозиції вищевказаних частин статті зазначено «керування водієм транспортним засобом...». Тобто, якщо особа, яка керує транспортним засобом та не має посвідчення водія, скоїть правопорушення, передбачене будь-якою з частин 1, 2, 3, 4 та 6 ст. 121 КУпАП, притягнути таку особу до адміністративної відповідальності в жодному випадку не можна, оскільки така особа не є водієм [1].

Така ж сама ситуація відбувається з притягненням особи, яка керує транспортним засобом та не має посвідчення водія до адміністративної відповідальності за скоєння правопорушень, передбачених ст. 121-1 КУпАП «Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери

складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах», ст. 121-2 КУпАП «Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів», ст. 122 КУпАП «Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху», ст. 122-2 КУпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку», ст. 122-4 КУпАП «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди», ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна». Слід зазначити, що ст. 124 КУпАП – це єдина з вищеперерахованих статей, у диспозиції якої мова йде не про водія, а про учасників дорожнього руху. Але, незважаючи на це, притягнути особу, яка керує транспортним засобом та не має посвідчення водія, за скоєння даного правопорушення не можна, оскільки, як нами вже зазначалося раніше, така особа не є учасником дорожнього руху [1].

Відповідно до чинного адміністративного законодавства, особу, яка керує транспортним засобом та не має посвідчення водія можна притягнути до адміністративної відповідальності лише за скоєння правопорушень, передбачених ст. 122-5 КУпАП «Порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв», ст. 123 КУпАП «Порушення особами, які керують транспортними засобами, правил руху через залізничні переїзди», ст. 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху», ст. 126 КУпАП «Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки», ст. 130 «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» та ст. 132-1 КУпАП «Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», оскільки диспозиції даних статей не обмежують коло осіб, які можуть вчинити дані правопорушення, до водіїв чи учасників дорожнього руху [1].

Така ситуація в сфері притягнення особи, яка керує транспортним засобом та не має посвідчення водія, до адміністративної відповідальності є

дійсно проблемною та потребує скорішого вирішення, оскільки скоївши певні адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, дана особа залишається непокараною, а отже й не відчуває на собі осуд за скоєне правопорушення як з боку суспільства, так і з боку держави взагалі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X : за станом на 21 травня 2015 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>. – Назва з екрану.

2. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

3. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 12. – Ст. 2881.

---

#### **Самойлов Станіслав Вадимович**

*науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України,  
кандидат юридичних наук*

#### **Волобуєва Олена Олексіївна**

*начальник кафедри кримінально-правових дисциплін та судових експертиз  
Донецького юридичного інституту МВС України,  
кандидат юридичних наук, доцент*

### **ДЕЯКІ КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ ЗМІСТУ МЕХАНІЗМУ ДТП**

З'ясувати криміналістично значущі обставини дорожньо-транспортної події допомагає знання його механізму. Механізм ДТП і обстановка його здійснення є ключовими елементами даних злочинів. Поза сумнівом, що на механізм здійснення даного злочину впливає велика кількість елементів системи "водій – автомобіль – дорога – навколишнє середовище". Механізм – це система тимчасових, динамічних і інших зв'язків окремих етапів, обставин і чинників, що формують сліди на взаємодіючих об'єктах на всіх стадіях розвитку ДТП. Знання цього механізму дозволяє визначити криміналістично значущі ознаки, які надалі сприятимуть встановленню об'єктивної істини по справі.

Події формується під впливом всіх елементів криміналістичної характеристики. Більшість науковців у ДТП виділяють три фази: *початкова*, *кульмінаційна* і *фінальна*.

**Початкова фаза** розвивається в умовах руху транспортних засобів і пішоходів, що склалася перед виникненням небезпечної ситуації. Вона стає такою, коли учасники дорожнього руху повинні негайно вживати всі заходи для запобігання ДТП або зниження тяжкості його наслідків. Зволікання переводить ситуацію з небезпечної в аварійну. Тоді учасники руху вже не в змозі запобігти ДТП.

**Кульмінаційна фаза** складається з подій, що викликають найважчі наслідки (пошкодження транспортних засобів, каліцтва і навіть смерть пішоходів, пасажирів, водіїв). Якщо в ДТП залучене обмежене число транспортних засобів і пішоходів, дана фаза дуже короткочасна і розвивається на невеликій ділянці дороги. Коли в події беруть участь десятки автомобілів, дана фаза подовжується до декількох хвилин, а зона розвитку ДТП буває значною.

Необхідно враховувати, що обстановка ДТП багато в чому визначається дією навколишнього середовища, особливостями дороги, технічним станом транспортних засобів, особовими властивостями учасників. При цьому між ними є зворотні зв'язки, тому механізм події формується під впливом всіх названих чинників.

**Фінальна фаза** ДТП звичайно співпадає з припиненням руху транспортного засобу.

Залежно від конкретних обставин ДТП при дослідженні *першої стадії* механізму події може з'явитися необхідність встановити, як рухався ТЗ з моменту виникнення небезпеки і до удару: у якому напрямі, по якій траєкторії, який характер його руху (при вільному качінні або в загальмованому стані, прямолінійно або з поворотом, занесенням), які обставини сприяли такому руху (переїзд через нерівності, наїзд на бордюр, контакт з іншими об'єктами, пошкодження ходової частини т.п.). Всі ці обставини можуть бути виявлені при експертному дослідженні місця події і ТЗ.

Перед місцем, де відбувся наїзд ТЗ на перешкоду (на першій стадії), можуть залишатися сліди катання коліс, гальмування, занесення, на навколишніх об'єктах (бордюрах, деревах і т. п.), сліди контакту (пошкодження), в місцях, звідки починався рух ТЗ, плями від вихлопних газів, сліди підтікання рідин і т.п. Якщо такі сліди були зафіксовані з достатньою точністю при огляді місця події або знайдені безпосередньо експертом, то

представляється можливим визначити траєкторію і характер руху ТЗ перед наїздом на перешкоду. Аналіз технічного стану ТЗ (гальм, рульового управління, ходової частини) дозволяє з'ясувати і причини такого руху (чи є воно результатом технічних несправностей або викликано діями водія).

На *другій стадії* механізму події значна частина кінетичної енергії руху витрачається на деформацію частин ТЗ і перешкоди в процесі їх зіткнення. Відбувається різка зміна напрямку і швидкості руху ТЗ і перешкоди, а також перерозподіл навантаження на колесах ТЗ. На перешкодах, поверхні дорогі і ТЗ виникають сліди, що дозволяють встановити механізм взаємодії ТЗ і перешкоди в процесі їх контакту, а також розташування місця удару.

Основними задачами дослідження на другій стадії механізму ДТП залежно від конкретних обставин події є: встановлення розташування ТЗ і перешкоди у момент удару, переміщення їх в процесі контакту, напрямки удару і руху ТЗ і інших об'єктів безпосередньо після удару, визначення виниклих при ударі сил інерції, діючих на різні об'єкти. Встановлення цих обставин дозволяє експерту у багатьох випадках вирішувати питання, що стосуються того, що відбулося на першій стадії механізму події, коли він не має в своєму розпорядженні достатніх даних про сліди, що залишилися на місці події до наїзду (зіткнення).

Взаємне проникнення ТЗ і перешкоди відбувається при послідовному вході в контакт різних ділянок ТЗ з перешкодою в процесі їх деформації і руйнування. Сили взаємодії виникають в різні моменти часу на різних ділянках, змінюючись по величині (зростаючи у міру збільшення глибини проникнення або різко зменшуючись при руйнуванні сприймаючої зусилля деталі). Тому утворення деформації на ТЗ і інших об'єктах і подальше їх переміщення від місця зіткнення відбувається під дією імпульсів безлічі сил взаємодії, виникаючих при ударі в різних крапках. Напрямок вектора рівнодіючої імпульсів цих сил можна визначити лише приблизно, виходячи з основного напрямку деформацій частин ТЗ на ділянці контакту і напрямки останнього після удару розвороту. Слід мати на увазі, що вектор рівнодіючої залежно від конкретних умов взаємодії ТЗ з перешкодою може відхилитися від напрямку відносної швидкості (швидкості зближення) як в горизонтальному, так і у вертикальному напрямі. Відхилення рівнодіючої в горизонтальному напрямі виникає, коли при ковзаючому ударі в смузі перекриття ТЗ і перешкоди не відбувається повного руйнування контактуючих частин і з'являються сили, що розсовують контактуючі ділянки ТЗ і переш-

коди. Напряв розвороту ТЗ після удару залежатиме від величини цього відхилення.

Відхилення рівнодіючої у вертикальному напрямі відбувається, коли перешкода як би підлазить під частини ТЗ. Наявність значної вертикальної складової може вплинути на переміщення ТС і перешкоди після удару, оскільки при цьому змінюватимуться сили опору їх зсуву по опорній поверхні.

При швидкостях ТЗ, коли трапляються ДТП, час взаємного проникнення ТЗ і перешкоди при ударі вимірюється сотими долями секунди. Проте, при ексцентричних ударах ТЗ встигає розвернутися на деякий кут завдяки тому, що виникаючі при ударі сили вимірюються тоннами і десятками тонн. В більшості випадків величиною цього кута можна нехтувати. Але, коли глибина взаємного проникнення достатньо велика, при встановленні взаємного розташування ТЗ і перешкод у момент удару слід внести поправку виходячи з повідомленої ТЗ кутової швидкості, яка може бути визначена по розвороту його після удару.

При дослідженні механізму взаємодії ТЗ і перешкод при ударах слід нехтувати впливом гнучких деформацій тому що вони дуже малі. Про це свідчать результати багато разів проведених експериментів, коли після удару в нерухому сталеву плиту із швидкістю 50 км/ч автомобілі залишалися розташованими впритул до цієї плити, значить, енергія гнучких деформацій була недостатня для того, щоб змістити той, що не загальмував автомобілі місця удару. Деякий вплив на переміщення ТЗ після удару гнучкі деформації можуть лише при вельми низьких швидкостях, коли не виникає істотних деформацій, особливо при контакті з шинами коліс.

На *третьій стадії* механізму події відбувається переміщення ТЗ завдяки кінетичній енергії, що залишилася після удару, і відкидання об'єктів, з якими контактувало ТЗ, за рахунок придбаної після удару швидкості. Напряв руху центру тяжкості ТЗ безпосередньо після удару може бути визначене при автотехнічному дослідженні виходячи із закону збереження кількості руху або по напрямку залишених слідів (принаймні, двома колесами).

При відкиданні ТЗ, який не загальмував, напрям, залишається практично постійним, якщо ділянка дороги горизонтальна, без істотних нерівностей, криволінійність слідів, що залишаються ним, на такій ділянці може бути слідством розвороту ТЗ навколо центру тяжкості під впливом одержаного ексцентричного удару.

У перший момент, коли швидкість прослизання велика, ТЗ переміщається в напрямі, близькому до первинного після удару, залишаючи характерні сліди занесення. У міру падіння швидкості відхилення у бік площини обертання коліс відбувається різкіше, причому тим різкіше, чим менше кут між напрямом руху і подовжною віссю ТЗ. Із зменшенням цього кута сліди коліс на твердих покриттях стають менш помітними або взагалі зникають (при кутах менше 20-30 градусів) залежно від стану покриття.

Сліди, що знаходяться на місці події, сліди переміщення ТС після удару, сліди коліс, траси і вибоїни, залишені пошкодженими частинами його, розташування деталей, що відділилися в процесі переміщення, і інших об'єктів дозволяють судити про те, в якому напрямі переміщався після удару ТЗ, як відбувався розворот, а з урахуванням інших ознак уточнити його рух до удару і розташування у момент удару.

Окрім слідів, залишених ТЗ на місці події, з'являються сліди переміщення відкинутих об'єктів (випавшого вантажу, зірваних деталей, тіл постраждалих і ін.). В більшості випадків такі сліди бувають малопомітними і рідко фіксуються при огляді місця події. Проте вони можуть мати велике значення для встановлення механізму події, коли сліди ТЗ недостатньо інформативні.

---

---

### **Сахно Артем Петрович**

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

## **ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У ПРОВЕДЕННІ ТЕОРЕТИЧНОГО ІСПИТУ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ПРАВА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

Аналіз дорожньо-транспортних пригод показує, що однією з причин аварійності серед водіїв-початківців є низький рівень підготовки, який пов'язаний з невідповідністю матеріально-технічної бази освітніх установ вимогам, що пред'являються відповідними органами або їх неефективним використанням, недостатньою кваліфікацією спеціалістів-викладачів, невиконанням в повному обсязі програм навчання тощо. До цього слід додати й низький рівень правосвідомості серед кандидатів у водії.

У якості позитивного досвіду вважаємо за доцільне розглянути систему проведення кваліфікаційних іспитів в європейських країнах по допус-

ку водіїв до участі в дорожньому русі. Зокрема зупинимося на проведенні теоретичного іспиту.

Інтерес до даної теми обумовлений, перш за все, стабільною динамікою зниження дорожньо-транспортних пригод в європейських країнах. Так, у 1991 р. на території ЄС зафіксовано 1,5 млн. ДТП, у тому числі 76 тис. зі смертельними наслідками, а в 2014 р – 1 млн., зі смертельними наслідками – 28 тис., відповідно [1]. Поряд з цим, необхідно відзначити й той факт, що позитивні результати досягнуті на фоні постійного збільшення кількості автотранспорту на душу населення. Така динаміка складається, в тому числі, завдяки підвищеній увазі до підготовки водіїв різних категорій транспортних засобів.

Так, у Швейцарії, Великобританії, Греції, Бельгії, Франції, Польщі та інших країнах місцем проведення іспиту є постійно діючі спеціалізовані центри екзаменаційних підрозділів. При цьому у багатьох державах організовані пересувні екзаменаційні пункти, необхідність в яких виникає на недостатньо заселених територіях, в сільській місцевості тощо. Наприклад, у Швеції, крім стаціонарних, постійно діючих, працюють близько 100 пересувних центрів з прийому іспитів, у Німеччині та Норвегії також вдаються до їхньої допомоги. У Чехії, Словаччині та Туреччині місцем проведення іспиту є виключно пересувні станції з прийому теоретичного іспиту.

Теоретичний іспит може здійснюватися в усній, письмовій формі, а також за допомогою комп'ютерного тестування або з використанням кіно-, відео- і фотозображень. В теперішній час усна форма складання іспиту застосовується рідко, в основному відносно кандидатів у водії, які мають проблеми з читанням тексту: іноземних громадян, людей, які страждають на дислексію, або малограмотних. Процес світової комп'ютеризації зумовив відмову більшості країн від прийняття теоретичного іспиту методом письмового опитування з допомогою білетів. Проте, в таких європейських країнах, як Австрія, Нідерланди, Польща, Португалія, Швеція, Бельгія та Швейцарія, така форма все ще допускається за письмовою заявою кандидата у водії.

На сьогодні найбільш поширеною є комп'ютерна форма складання теоретичного іспиту, що обумовлено її безсумнівними перевагами – незалежною оцінкою, високою пропускну здатністю і миттєвим висновком підсумків випробування. Виключно таку форму тестування без можливості застосування інших форм використовують Латвія, Литва, Ірландія і Туреччина. Деякі країни використовують кіно-, відео-, фотозображення при про-

веденні теоретичного іспиту. Так, наприклад, у Великобританії та Нідерландах в тестові завдання включені питання з відеофрагментами, а у Швеції та Фінляндії – з аудіоелементами [2]. У Монако тести доповнені блоком відеороликів, що моделюють різні дорожні ситуації. Крім того, низка країн, таких як Франція, Іспанія, Португалія, Данія, крім комп'ютерів, використовують інше технічне обладнання – проектори для показу слайдів, відеопроєктори, аудіосистеми.

У додатку 2 до Директиви Європейського парламенту від 20 грудня 2006 року встановлено мінімальні вимоги до змісту теоретичного іспиту. Причому нижченаведені вимоги враховують при розробці екзаменаційних білетів не лише країни Євросоюзу, а й більшість країн світу.

Відповідно до зазначеної Директиви тестові завдання повинні включати питання за наступними напрямками [3]:

1. Правила дорожнього руху, що стосуються дорожніх знаків, маркування і сигналів, правил проїзду і обмеження швидкості.
2. Ступінь уважності водія щодо інших учасників дорожнього руху.
3. Оцінка і прийняття рішень, а також час реакції водія в момент виникнення різних дорожніх ситуацій.
4. Найбільш важливі принципи поведінки на дорозі, пов'язані з дотриманням безпечної дистанції між транспортними засобами, порушенням дистанції і стійкості руху автомобіля в різних погодних і дорожніх умовах.
5. Особливості різних типів дороги і пов'язаних з ними вимог, встановлених законом.
6. Особливі фактори ризику, пов'язані з нестачею стажу водіння інших учасників дорожнього руху та найбільш вразливими категоріями зазначених учасників, такими як діти, пішоходи, велосипедисти і люди з обмеженими фізичними можливостями.
7. Ризики, що стосуються руху і управління різними типами транспортних засобів і різними зонами видимості дорожньої обстановки.
8. Адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення Правил дорожнього руху.
9. Правила, що встановлюють алгоритм дій водія в разі дорожньо-транспортної пригоди і які заходи він повинен вжити для надання допомоги потерпілим у ДТП.
10. Ризики, пов'язані з транспортними засобами, що здійснюють перевезення вантажів і пасажирів.

11. Використання транспортного засобу з точки зору екологічної безпеки (відповідне застосування звукових сигнальних пристроїв, зменшення витрат палива, обмеження викидів забруднюючих речовин і т.д.).

Багато країн, наприклад таких, як Німеччина, Великобританія, Швейцарія, Франція, Австрія, при розробці екзаменаційних тестів особливе значення надають питанням, пов'язаним з діями водія в небезпечній ситуації, тобто в кожен білет в обов'язковому порядку включається питання, в ході відповіді на які кандидат у водії зобов'язаний показати вміння розпізнати небезпечну ситуацію і вибрати правильний варіант дії.

Результати іспиту в європейських країнах в основному оголошуються відразу або через незначний період часу після його закінчення. Слід зазначити, що в країнах, що допускають письмову форму складання теоретичного іспиту, процес оцінки результатів займає більш тривалий проміжок часу.

Таким чином, слід зазначити, що загальні риси процесу проведення теоретичного іспиту в європейських країнах схожі з національними. Однак існує ряд елементів, які не мають аналогів в українській практиці, що, безсумнівно, вимагає більш докладного вивчення для можливого використання при проведенні кваліфікаційних іспитів на отримання права керування транспортним засобом на території нашої країни.

#### **Список використаних джерел:**

1. *Офіційний веб-сайт Європейської комісії. URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm).*
2. *Bonninger J., etc. Theory and Practical Driving Tests in Europe. Research Report. TUV/ DEKRA, Dresden, 2005.*
3. *Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of Dec. 20, 2006 on driving licenses (Recast) // Official journal of the European Union. 2006. L 403. P 18-60.*

---

**Семенюк Аліна Дем'янівна**

*курсант 2-го курсу науково-навчального інституту підготовки фахівців експертно-криміналістичних підрозділів Національної академії внутрішніх справ*

## **НЕОБЕРЕЖНІСТЬ ЯК ОДНА З ФОРМ ВИНИ ПРИ ВЧИНЕНІ ЗЛОЧИНІВ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

З необережною злочинністю пов'язаний цілий комплекс питань, що виникають з приводу теоретичних проблем, криміналістичних досліджень

та проблем криміналізації і кваліфікації злочинів скоєних з необережності. Також все більшого значення, в умовах побудови правової держави, набуває і виховання суспільної правосвідомості в дусі нетерпимості до будь-яких проявів необережності.

Необережність поряд з умислом є основною формою вини у кримінальному праві. Необережна форма вини характерна для порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту. За спостереженнями вчених, питома вага необережних діянь в загальній масі реально вчинених злочинів останнім часом помітно зростає. Особливої небезпеки для суспільства набувають наслідки необережних злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення Правил дорожнього руху та інших законодавчих актів, які регулюють дорожній рух, законодавцем передбачено адміністративну відповідальність, а за серйозніші — кримінальну; в окремих випадках може наставати цивільно-правова відповідальність. В рамках цієї роботи ми звернули свою увагу на кримінальну відповідальність.

Кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні події передбачена ст. 286 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 288 («Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху»), ст. 291 («Порушення чинних на транспорті правил»).

Законодавець визначає ставлення винного до наслідків і в цілому характеризує їх скоєних з необережності. Для більшості злочинів скоєних з необережності, є характерною халатність та байдужість до встановлених норм та стандартів безпеки дорожнього руху.

Ми погоджуємося з законодавцем в тій частині, що особа яка порушує Правила дорожнього руху, призвела до наслідків передбачених КК України, має нести кримінальну відповідальність. Адже особа порушуючи Правила дорожнього руху створює загрозу не лише майну, але й життю та здоров'ю людини.

Так, щороку в Україні скоюється в середньому 40 тис. дорожньо-транспортних подій, внаслідок яких гине 7 тис. людей і десятки тисяч одержують поранення. (джерело поставити) В деяких цих випадках, так і не настає кримінальна відповідальність.

Як ми звертали увагу, що характерно для злочинів скоєних з необережності, є характерною халатність та байдужість. В теорії кримінального права законодавець передбачає два види необережності: злочинну самовпевненість та злочинну недбалість.

Якщо особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), але легковажно розраховувала на їх відвернення (ч. 2 ст. 25 КК). [1] Зокрема, велика кількість дорожньо-транспортних подій вчиняються особами зі стажем водіння до п'яти років, оскільки вони ще не мають достатніх навичок керування транспортом і водночас виявляють зайву самовпевненість.

Особа, діючи (не діючи) певним чином і усвідомлюючи фактичну сторону свого діяння, не оцінює свою поведінку як суспільно небезпечну, оскільки нейтралізує небезпеку (у своїй свідомості) обставинами, котрі здатні, на її думку, запобігти можливості настання суспільно небезпечних наслідків. Саме тому, така поведінка особи її халатність та легковажність до Правил дорожнього руху призводить до настання тяжких наслідків, які тягнуть за собою кримінальну відповідальність.

Другою різновидністю необережної форми вини є злочинна недбалість, якщо особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), хоча повинна була й могла їх передбачити (ч. 3 ст. 25 КК). [1] Закон, передбачаючи вини у виді злочинної недбалості, не вказує, яким повинно бути ставлення особи до самого діяння, що призвело до настання суспільно небезпечних наслідків. Виходячи з того, що при злочинній недбалості особа не передбачає можливості настання суспільно небезпечних наслідків, необхідно зробити висновок, що винний не усвідомлює і суспільної небезпечності свого діяння, яке потягло шкідливі наслідки.

Аналіз вище вказаних статей, дає нам підстави стверджувати, що у будь-якому випадку, пов'язаного з порушенням правил дорожнього руху має місце злочинна самовпевненість або ж злочинна недбалість. Адже основним обов'язком всіх учасників дорожнього руху є дотримання правил дорожнього руху. В кожному випадку залежно від ставлення особи до наслідків, які настали в наслідок порушення правил дорожнього руху, залежить ступінь вини за яку настає кримінальна відповідальність.

Щоб убезпечити всіх учасників дорожнього руху від небезпеки, ми наполягаємо на вдосконаленні методики підготовки майбутніх водіїв, осіб відповідальних за проведення усіх видів робіт на транспортних шляхах, а

саме на курсах підготовки розглянути питання про настання не лише адміністративної, але й кримінальної відповідальності, проведення лекцій на тематику відповідальності за порушення правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів, які стосуються убезпечення дорожнього руху. При складанні тестів вести питання що стосуються даної тематики.

Щодо інших учасників дорожнього руху, пішоходів, пасажирів починаючи з дитинства в дитсадках, школах проводити бесіди, лекції з безпеки життєдіяльності щодо безпеки дорожнього руху, проводити контрольні зрізи знань по проведеній тематиці.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кримінальний кодекс України. – Відомості Верховної Ради України, 2001, № 25-26, ст.131

---

#### **Собакарь Андрій Олексійович**

*професор кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор*

#### **Бєлих Дмитро Володимирович**

*старший інспектор відділу організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг УДАІ ГУМВС в Одеській області, кандидат юридичних наук*

### **ПРОФІЛАКТИКА АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ЯК ПЕРЕДУМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ НАЛЕЖНОГО РІВНЯ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ**

Протидія правопорушенням є необхідною і об'єктивною умовою безпечного функціонування транспортної системи України, охорони та захисту прав учасників дорожнього руху, прав та інтересів суспільства й держави від протиправних посягань на об'єктах автомобільного транспорту. Водночас стан дорожньо-транспортного травматизму переконує в тому, що названа діяльність далека від оптимальної, й досі не вироблено концептуальних заходів подолання аварійності на автошляхах країни.

Нині серед усього арсеналу засобів протидії поширенню адміністративних деліктів у сфері дорожнього руху в основному застосовуються заходи адміністративної відповідальності, які не завжди ведуть до очікуваного позитивного ефекту.

Адміністративні санкції є лише правовим небажаним наслідком скоєних правопорушень. Вони не впливають на генезис порушень і тому їх роль в протидії протиправній поведінці незначна [1, с. 25]. Більш ефективним засобом обґрунтовано визнається профілактика правопорушень, тобто цілеспрямована діяльність з усунення або зниження негативного впливу чинників, що зумовлюють скоєння адміністративних проступків.

Профілактика є найбільш гуманним та дієвим засобом скорочення кількості порушень правових норм, позаяк пов'язана з такими заходами з боку держави і суспільства, що спрямовані не лише на виявлення і усунення причин та умов, які сприяють правопорушенням, а й на стримування людини від їх вчинення. Водночас цей напрям в сучасній державній політиці безпеки дорожнього руху не став пріоритетним [2, с. 7]. Будучи складною формою протидії правопорушенням, профілактика може привести до бажаного результату лише тоді, коли правильно організована і базується на наукових і теоретичних основах [3, с. 79].

Масовість порушень правил дорожнього руху свідчить про те, що існуюча система державного і громадського впливу на свідомість учасників дорожнього руху недостатньо ефективна.

Наразі правове регулювання профілактики адміністративних правопорушень у цілому має лише фрагментарний характер. У сфері безпеки дорожнього руху правове регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму здійснюється в основному на рівні підзаконних нормативно-правових актів (наприклад, розпорядження МВС від 21 травня 2009 р. № 466 «Про організацію роботи підрозділів ДАІ з профілактики правопорушень із застосуванням засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» [4]). Навіть у Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 р. № 771 [5], профілактиці аварійності не приділено належної уваги, зокрема лише позначено, що «розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху здійснюватиметься шляхом підвищення ефективності профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, та рівня правосвідомості учасників дорожнього руху» [5].

Закон України «Про дорожній рух», будучи наразі основним законодавчим актом, яким регульовано різні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху, також не містить концептуальних положень щодо організації профілактики дорожньо-транспортної аварійності.

Серед багатьох суб'єктів профілактики адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху ДАІ займає чільне місце, адже профілактична спрямованість є однією із особливостей її адміністративної діяльності. Остання здійснюється відповідними підрозділами із застосуванням певних засобів, що створюють належні умови для розвитку нормальних відносин у сфері охорони громадського порядку та забезпечення безпеки дорожнього руху, суворого дотримання законодавства, попередження його порушень учасниками дорожнього руху.

Водночас, високий на сьогодні рівень дорожньо-транспортного травматизму, свідоме ігнорування багатьма учасниками дорожнього руху чинних на транспорті правил, недостатній рівень водійської майстерності та забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами дорогами, а також інші негативні тенденції свідчать про серйозні проблеми в організації та здійсненні профілактики дорожньо-транспортних деліктів. Профілактичні заходи розробляються неплановірно, без чіткого уявлення про їх результативність, економічну доцільність або можливий сукупний ефект. Мало враховується зарубіжний досвід. Найбільш прогресивні форми профілактичної діяльності лишаються незатребуваними [6, с. 38, 51].

Загалом профілактичні заходи, застосовувані підрозділами ДАІ, умовно можна поділити на: *юрисдикційні* (притягнення порушників ПДР до адміністративної відповідальності інспекторами дорожньо-патрульної служби під час здійснення нагляду за дорожнім рухом), *технічні* (здійснення нагляду за технічним станом транспортних засобів; впровадження додаткових засобів регулювання дорожнього руху; поліпшення якості вулично-дорожньої мережі), *організаційні* (залучення до забезпечення безпеки дорожнього руху громадських формувань; забезпечення оптимальної організації дорожнього руху; залучення додаткових сил і засобів для посилення ефективності нагляду за дорожнім рухом на аварійно-небезпечних ділянках вулиць і доріг тощо), *виховно-педагогічні* (виступи в засобах масової інформації, проведення усної пропаганди, використання наочної агітації, обстеження навчальних закладів, забезпечення функціонування загонів юних інспекторів руху і т.п.), *медичні* (здійснення спеціальних медоглядів під час випуску і впуску в автотранспортних підприємствах, медичних оглядів учасників дорожнього руху), *психологічні* (застосування так званої «шокової терапії» – використання в попереджувальних цілях фотографій з місць ДТП, транспортних засобів, що одержали значні пошкодження тощо).

До пріоритетними напрямкам в діяльності ДАІ щодо формування правосвідомості учасників дорожнього руху можна віднести:

виховання учасників дорожнього руху – свідомий, систематичний і цілеспрямований вплив на різні соціальні і вікові групи населення в цілях їх підготовки до процесу дорожнього руху;

пропаганда безпеки дорожнього руху – організація системи правового диференційованого інформування різних соціальних і вікових груп населення про чинне законодавство, діяльність ДАІ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

широке використання у профілактиці дорожньо-транспортного травматизму інформаційних технологій;

вдосконалення системи професійного відбору водіїв, системи навчання та навчально-виховного процесу щодо підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв – створення тренувальних центрів водіїв та єдиної системи медико-психофізіологічної експертизи придатності водіїв із внесенням відповідних змін та доповнень до нормативних актів;

вдосконалення дорожньої інфраструктури та розроблення типових схем організації дорожнього руху;

здійснення постійного детального аналізу причин зростання аварійності, тяжкості її наслідків та невідкладного вжиття заходів, спрямованих на недопущення подальшого ускладнення оперативної обстановки на території обслуговування підрозділами ДАІ;

забезпечення принципового контролю за ефективністю роботи працівників ДАІ на лінії, насамперед, відповідністю виявлених ними порушень ПДР тим правопорушенням, які в подальшому стають причинами ДТП;

установлення жорсткого контролю за роботою дорожньо-комунальних організацій, насамперед, у питаннях ліквідації наслідків погіршення погодних умов та принципового реагування на недоліки в утриманні вулично-шляхової мережі;

забезпечення оперативного інформування учасників дорожнього руху про ускладнення погодних умов, у тому числі стану вулично-шляхової мережі на окремих ділянках автомобільних доріг, використовуючи можливості засобів масової інформації;

ужиття заходів щодо підвищення ефективності здійснення державного контролю за діяльністю уповноважених суб'єктів господарювання, у

тому числі під час проведення планових перевірок таких суб'єктів. При цьому доцільно забезпечити використання можливостей інтегрованої розподіленої інформаційної-обчислювальної системи ДАІ для аналізу роботи зазначених суб'єктів та дотримання ними вимог законодавства.

Таким чином, профілактична робота працівниками ДАІ має бути спрямована на формування у всіх учасників дорожнього руху свідомого ставлення до виконання чинних на транспорті правил, нормативів і стандартів, виховання почуття високої відповідальності та дисциплінованості як у водіїв при керуванні транспортними засобами, так і у пішоходів.

### **Список використаних джерел:**

1. Мышляев Н. П. *Административная деликтология : вопросы теории и практики : Монография.* – М. : ВНИИ МВД России, 2002. – 127 с.
2. Шергин А. П. *Административная политика в правовом государстве // Государство и право.* – 1998. – № 8. – С. 7.
3. *Профилактика правонарушений : учебно-метод. пособ. / науч. ред. В. С. Сундуров, А. М. Мишин.* – Казань, 1989. – 84 с.
4. *Про організацію роботи підрозділів ДАІ з профілактики правопорушень із застосуванням засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : розпорядження МВС від 21 травня 2009 р. № 466 [Електронний ресурс].* – Режим доступу : [http://auto.meta.ua/autolaw/gai\\_law/a7/](http://auto.meta.ua/autolaw/gai_law/a7/)
5. *Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 р. № 771 [Електронний ресурс].* – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-%D0%BF>
6. Гуржій Т. О. *Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху / Т. О. Гуржій.* – К. : ДНДІ МВС України, 2010. – 256 с.

---

**Сорочинський Юрій Миколайович**

*перший заступник голови Комітету сприяння  
органам внутрішніх справ України*

## **ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ**

На українських автошляхах щорічно гине близько 5 тисяч осіб. За кількістю жертв внаслідок ДТП Україна в п'ятірці найгірших в Європі.

Непоправною втратою для суспільства є загибель або каліцтво дітей і громадян молодого віку, що завдає величезної шкоди майбутнім поколінням.

Інтеграція України до ЄС висуває перед державною владою певні умови, серед яких – зниження аварійності на вулицях та дорогах країни, а також удосконалення нормативно-правової бази, приведення нормативно-правових актів у відповідність із міжнародними нормами та стандартами. Зокрема, це стосується забезпечення безпеки неповнолітніх громадян – майбутнього українського народу.

Автомобілізація в Україні динамічно розвивається. Щорічно кількість автомобілів збільшується і ризики аварійності значно зростають. Вже сьогодні необхідні рішучі заходи.

На жаль, на сьогодні кількість дорожньо-транспортних пригод (далі ДТП) за участю дітей і важкістю їх наслідків залишається надзвичайно великою.

За 5 місяців поточного року на автошляхах України загинуло 53 дитини, ще 1191 неповнолітній отримав травми різного ступеню тяжкості.

На території Дніпропетровської області 11% від загальної кількості ДТП з постраждалими відбулося за участю дітей (до 18 років), 7 дітей загинуло та 125 травмувалися (*станом на 22.06.2015*)

43% дітей стали учасниками ДТП в якості пасажирів, 39% – пішоходи.

У 30% винні діти, інші 70% ДТП – відповідальність дорослих. З вини дітей сталося 35 ДТП (2 неповнолітніх загинули, 35 – травмовано).

Причинами ДТП є грубі порушення ПДР як водіями, так і пішоходами, які нехтуючи дорожніми правилами, наражають на небезпеку не тільки себе, але і здоров'я, а часом життя, інших учасників дорожнього руху.

Подібний стан цієї проблеми зумовлює необхідність постійного проведення профілактичних заходів щодо запобігання аварійності, зокрема попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДДТТ), удосконалення існуючих і пошуку новітніх заходів забезпечення безпеки дітей на дорогах і вулицях країни.

Не применшуючи значення виховних, організаційних, технічних, культурних, економічних і соціальних напрямів профілактики ДДТТ, слід зазначити, що для підвищення ефективності та стабілізації цієї діяльності необхідно, щоб усі ці заходи здійснювалися в межах правової регламентації,

питання профілактики ДДТТ вимагають адміністративно-правового регулювання та фінансування з боку держави.

Правове регулювання попередження дитячої дорожньо-транспортної аварійності має свої особливості, провідною ланкою в системі забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі є МВС України, зокрема ДАІ.

Закон України «Про дорожній рух», інші законодавчі акти, як правило, визначають повноваження суб'єктів профілактичної діяльності лише загальною, а саме стаття 20 «Навчання різних груп населення Правил дорожнього руху» передбачає:

*«Навчання громадян Правил дорожнього руху здійснюється згідно з типовими навчальними програмами, підготовленими спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань освіти і науки, погодженими з Міністерством внутрішніх справ України і спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту та затвердженими Кабінетом Міністрів України.*

*Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань освіти і науки забезпечує вивчення Правил дорожнього руху в дошкільних, позашкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах, а також підготовку і перепідготовку педагогічних працівників, діяльність яких пов'язана з навчанням громадян Правил дорожнього руху та підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів.*

*Розвиток у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається в дошкільних навчальних закладах із трирічного віку. У загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах може проводитися навчання учнів Правил дорожнього руху за програмами підготовки водіїв категорій А1, А, В1, В.*

*Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України, засоби масової інформації надають допомогу у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних груп населення Правил дорожнього руху».*

Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, затверджене КМУ від 14.04.1997р. № 341, зокрема п. 4. (18) передбачає, що Державтоінспекція відповідно до покладених на неї завдань вживає разом з відповідними центральними і місцевими органами виконавчої влади та організаціями заходів щодо запобігання дитя-

*чому дорожньо-транспортному травматизму та порушенням Правил дорожнього руху неповнолітніми.*

Якщо проаналізувати чинні підзаконні адміністративно-правові акти щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах та профілактики ДДТТ, то ми постанемо перед проблемою недостатньої правової регламентації та визначеності тих форм профілактичної діяльності, що маємо на сьогодні. Нечіткість окремих нормативних актів, відсутність визначення конкретних виконавців, їх обов'язків, джерел фінансування заходів і належного контролю виконання ускладнює їх тлумачення та виконання на практиці.

В Україні дотепер відсутня окрема концепція або програма (як на державному, так і на регіональному рівнях) щодо профілактики ДДТТ.

Наразі відсутній будь який нормативний документ, який би чітко прописував порядок взаємодії Державтоінспекції з органами освіти та надання допомоги у спеціальній підготовці педагогічних працівників, розробки рекомендацій з організації занять в учбових закладах та здійснення контролю навчальних закладів щодо організації вивчення правил дорожнього руху, а також визначав би джерела фінансування пропаганди безпеки руху, нормативи штатної належності працівників служби профілактичної роботи (агітації та пропаганди) підрозділів Державтоінспекції МВС України та таблиць належності спеціальної техніки для цих служб (матеріально-технічне забезпечення) тощо.

Чітке визначення джерел фінансування проведення профілактичних заходів з дітьми, облаштування спеціальних куточків або класів безпеки, автомайданчиків та атогородків тощо, залишаються не урегульованими й досі, тож впровадження таких заходів, як на державному, так на місцевих рівнях, наразі практично не фінансується.

Дієва взаємодія зацікавлених відомств та впровадження комплексного та системного підходу до навчання дітей правилам безпечної поведінки на вулицях та автошляхах має сприяти досягненню позитивної динаміки у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, формуванню високої дорожньої культури неповнолітніх, дозволить підготувати дітей до безпечної участі в процесі дорожнього руху та в формуванні свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів, виховати у майбутніх водіїв почуття високої відповідальності та дисциплінованості.

Якісне вирішення даної проблеми можливе лише за умов підтримки органів влади при безпосередньої взаємодії працівників ДАІ, установ освіти

ти, ЗМІ та інших зацікавлених відомств, організацій, установ, громадських об'єднань та формувань.

Досягнення позитивних і довгострокових ефектів в організації профілактики ДДТТ можливо тільки на основі комплексного підходу у вирішенні питань дитячої безпеки на дорогах та профілактики травматизму. Такий підхід включає в себе навчальну і позаурочну діяльність, роботу з батьками, інформаційне та матеріально-технічне забезпечення (зокрема, створення кабінетів з безпеки дорожнього руху та автомайданчиків, обладнаних відповідно до вимог сучасності), пропаганду безпечного поведіння на вулично-шляховій мережі завдяки соціальній рекламі та в ЗМІ.

### **Висновки і пропозиції**

Статистичні дані та аналіз ДТП за участю дітей говорять про те, що тема профілактики, проведення відповідної попереджувальної роботи є дуже важливою для суспільства.

Нажаль, істотну профілактичну роботу з водіями і пішоходами не проводять через недостатню “зацікавленість” до цієї проблеми з боку держави, недосконалість законодавства та майже відсутність ідеологічного виховання, спрямованого на підготовку громадян до безпечної участі в процесі дорожнього руху, формування у всіх його учасників свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів, виховання у водіїв почуття високої відповідальності та дисциплінованості при керуванні транспортними засобами.

На нашу думку, вкрай необхідно удосконалювати проведення відповідної роботи з дітьми, які є найбільш незахищеними учасниками дорожнього руху. До першочергових напрямків відноситься:

1) Удосконалити законодавство щодо вимог виконання ПДР пішоходами та щодо захисту інтересів, життя і здоров'я пішоходів (зокрема, дітей) у дорожньому русі.

2) Внести зміни у програми дошкільного та шкільного навчання дітей. Стимулювати в школах поширення освіти з питань дорожньої безпеки, підтримувати діяльність загонів юних інспекторів руху (ЮІР). Давати дітям, ще в дошкільному віці, початкове уявлення про основи БДР, навчати їх нормам поведінки в якості пішоходів та водіїв двоколісних транспортних засобів.

3) Запровадити систематичні телевізійні художні, інформаційні і навчальні передачі, спрямовані на роз'яснення, ілюстрування проблем БДР та

виховання населення, зокрема дітей, стосовно того, що дорога вимагає відповідальності та неухильного дотримання вимог законодавства в сфері забезпечення безпеки руху.

Враховуючи зазначені недоліки з метою вдосконалення правового забезпечення профілактики ДДТТ, пропонуємо:

1. Розробити чітке Положення про організацію роботи з профілактики ДДТТ в Україні та затвердити його на законодавчому рівні (дати визначення основних понять і термінів, що застосовуються у профілактичній діяльності (дитячий дорожньо-транспортний травматизм, профілактика ДДТТ і т.д.); окреслити основні суб'єкти профілактики ДДТТ, вікову категорію, їх права й обов'язки у зазначеній діяльності, напрями, принципи, форми та методи профілактичної діяльності, організацію взаємодії суб'єктів профілактики ДДТТ; визначити джерела та порядок фінансування профілактичних заходів. Функції контролю за організацією та виконанням Положення покласти на Уряд.

Зобов'язати центральні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування не лише включати до галузевих та регіональних (місцевих) програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху питання профілактики ДДТТ, а і забезпечувати на практиці фінансування відповідних заходів.

Також викликає занепокоєння суттєве скорочення штатів Державтоінспекції, що ускладнює ефективне виконання завдань ДАІ щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, майже унеможливорює проведення в повній мірі профілактичної роботи в навчальних закладах, проведення додаткових занять з навчання дітей ПДР. Недостатня кількість працівників, що безпосередньо відповідають за цій напрямом роботи (а в більшості підрозділів в загальній їх відсутність), не дозволяє охопити агітаційно-пропагандистською та навчальною діяльністю максимальну кількість неповнолітніх на території обслуговування, що має негативний вплив на стан безпеки дорожнього руху в цілому.

## **Червінчук Андрій Васильович**

*науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

### **ОГЛЯД ОСОБИ, ЩО КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, НА СТАН СП'ЯНІННЯ СПІВРОБІТНИКОМ МІЛІЦІЇ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ СПЕЦІАЛЬНИХ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ**

Керування транспортними засобами у стані будь-якого сп'яніння часто призводить до невинних наслідків. Майже кожна десята автопригода в Україні відбувається з вини нетверезих водіїв. Так, лише за 5 місяців 2015 року з цієї причини у нашій державі скоєно 763 дорожньо-транспортні пригоди в яких загинуло 112 та травмовано 1033 людини. Щогодини співробітники Державтоінспекції МВС України виявляють близько 11 осіб, що керували транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.[1] Такі дії кермувальників визнаються грубим порушенням правил дорожнього руху за яке ст. 130 КУпАП передбачається сувора відповідальність. Тому процедура оформлення матеріалів справи про адміністративні правопорушення повинна мати детальне нормативне врегулювання та забезпечувати дотримання прав і свобод людини.

Наразі чинне законодавство України надає право співробітникам Державтоінспекції МВС України відстороняти від керування транспортними засобами осіб, щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції та проводити їх огляд з використанням спеціальних технічних засобів. Ця процедура регламентується, насамперед, наступними нормативно-правовими документами:

- Кодексом України про адміністративні правопорушення;
- Законом України «Про міліцію»;
- Порядком направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103;
- Інструкцією про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під

впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої спільним наказом Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 09 вересня 2009 року № 400/666;

- Інструкцією з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26 лютого 2009 року № 77;

- Інструкцією з питань діяльності підрозділів дорожнього-патрульної служби Державтоінспекції, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 27 березня 2009 року № 111.

Однак під час реалізації адміністративно-правових норм виникають певні юридичні складнощі у здійсненні огляду учасників дорожнього руху на стан сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції та оформлення його результатів. Пропонуємо звернути увагу лише на деякі з них.

Статтею 266 Кодексу України про адміністративні правопорушення визначено, що огляд водія на стан сп'яніння проводиться з використанням спеціальних технічних засобів працівником міліції у присутності двох свідків. Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху затверджено наказом МВС України від 01.03.2010 № 33 [2]. Для проведення огляду на стан алкогольного сп'яніння водія транспортного засобу використовуються спеціальні технічні засоби, які мають, зокрема, чинне свідоцтво про метрологічну повірку. Відповідно до вимог наказу МВС України від 27.03.2009 № 111 технічні засоби для фіксації порушень ПДР застосовуються згідно з інструкціями про порядок їх використання. Працівники підрозділів ДПС, яким видані технічні засоби та прилади, персонально відповідають за їх цілісність та працездатність. Забороняється застосування технічних засобів та приладів, які не сертифіковані, не сертифіковані в Україні у разі якщо вони підлягають сертифікації відповідно до чинного законодавства та які не пройшли метрологічної повірки або мають свідоцтво про таку повірку, термін дії якого минув, а також передавати такі прилади для користування безпосередньо на маршруті патрулювання без здійснення контролю командиром підрозділу результатів роботи приладу за зміну.

Огляд на стан сп'яніння проводиться з дотриманням інструкції з експлуатації спеціального технічного засобу та фіксацією результатів на папе-

рових та електронних носіях, якщо спеціальний технічний засіб має такі функції.

Перед проведенням огляду на стан сп'яніння працівник ДАІ інформує особу, яка підлягає огляду на стан сп'яніння, про порядок застосування спеціального технічного засобу та на її вимогу зобов'язаний надати свідоцтво про державну реєстрацію та свідоцтво про його повірку.

Стан алкогольного сп'яніння є встановленим, якщо після проведення огляду, який проводиться з використанням спеціальних технічних засобів, показники цих засобів після проведення тесту у видихуваному повітрі мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові. Цікаво, що Інструкцією про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції за допомогою технічних засобів передбачений лише огляд на стан алкогольного сп'яніння. Якщо працівник ДАІ виявить у водія ознаки наркотичного сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, то він, має направити його для огляду до закладу охорони здоров'я. При цьому, зазначена норма Інструкції дещо суперечить положенням частини 2 статті 266 КУпАП, згідно якої, огляд водія на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів працівником міліції у присутності двох свідків. Таке положення КУпАП, в частині проведення огляду уповноваженою особою Державтоінспекції МВС на стан наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, на нашу думку, має виключно перспективний характер та не може бути застосовано на теперішній час, у зв'язку з відсутністю відповідних технічних засобів для здійснення огляду на місці зупинки. Більш врегульованим на нашу думку є порядок огляду на стан наркотичного сп'яніння, регламентований законодавством Республіки Білорусь, де посадова особа має право проводити такий огляд з використанням експрес-тестів (тест-смужок, експрес-пластин), а у разі отримання позитивних результатів проведення лабораторного дослідження є обов'язковим [4]. Зазначений порядок дозволяє уникнути безпідставних направлень на огляд до медичних закладів осіб за підозрою у перебуванні в стані наркотичного сп'яніння та водночас гарантує об'єктивність проведення досліджень наявності чи відсутності заборонених речовин у біологічних зразках особи шляхом їх аналізу в лабораторних умовах.

Огляд на стан сп'яніння має проводитись працівниками міліції з обов'язковою присутністю двох свідків. Оскільки ці особи спеціально запрошуються уповноваженими особами публічної адміністрації для засвідчення конкретних процесуальних дій, можна стверджувати, що зазначені свідки в адміністративному провадженні виконуватимуть функцію понятих. Незважаючи на позицію багатьох науковців щодо архаїчності інституту понятих як в адміністративному, так і в кримінальному процесі, скасування необхідності засвідчення дій суб'єктів владних повноважень незацікавленими особами в умовах тотальної недовіри суспільства до правоохоронних органів є передчасним. Натомість сучасний рівень науково-технічного прогресу дозволяє знайти інші засоби фіксації правомірності дій посадових осіб. Можливості сучасної техніки широко використовуються у вітчизняному кримінальному процесі. Зокрема, ч. 7 ст. 223 КПК України передбачає, що слідчий, прокурор зобов'язаний запросити не менше двох незаінтересованих осіб (понятих) для пред'явлення особи, трупа чи речі для впізнання, огляду трупа, в тому числі пов'язаного з ексгумацією, слідчого експерименту, освідування особи. Винятками є випадки застосування безперервного відеозапису ходу проведення відповідної слідчої (розшукової) дії.

Враховуючи, що огляд осіб на стан сп'яніння працівниками міліції дуже часто проводиться у нічний час, на безлюдній місцевості, залучення до проведення такого заходу забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення свідків стає надскладним, а інколи неможливим, доцільним було б запровадити аналогічну альтернативу і в адміністративному законодавстві для засвідчення результатів огляду осіб, що керували транспортними засобами на стан сп'яніння, який проводився працівниками міліції з використанням спеціальних технічних засобів на місці їх зупинки. З цією метою пропонуємо частину другу ст. 266 КУпАП викласти в наступній редакції: «Огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів працівником міліції у присутності двох свідків або із застосуванням безперервного відеозапису ходу проведення такого огляду».

#### **Список використаних джерел:**

1. Департамент ДАІ МВС України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.
2. Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху : наказ МВС України від 01.03.2010 № 33 // Офіційний вісник України [офіційне видання від 12.04.2010]. – 2010. – № 24. – Стор. 103.



## ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ

(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338)

{Вводиться в дію Постановою ВР  
№ 2953-ХІІ від 28.01.93, ВВР, 1993, № 31, ст.339}  
{Додатково див. Постанову ВР  
№ 3914-ХІІ від 02.02.94, ВВР, 1994, № 22, ст.146}  
{Із змінами, внесеними згідно із Законами  
№ 234/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, № 46, ст.414  
№ 557-ХІV від 24.03.99, ВВР, 1999, № 19, ст.173  
№ 3033-ІІІ від 07.02.2002, ВВР, 2002, № 26, ст.176  
№ 3047-ІІІ від 07.02.2002, ВВР, 2002, № 29, ст.194  
№ 743-ІV від 15.05.2003, ВВР, 2003, № 29, ст.233  
№ 1096-ІV від 10.07.2003, ВВР, 2004, № 6, ст.38  
№ 1528-ІV від 19.02.2004, ВВР, 2004, № 22, ст.317  
№ 1961-ІV від 01.07.2004, ВВР, 2005, № 1, ст.1  
№ 2249-ІV від 16.12.2004, ВВР, 2005, № 5, ст.116  
№ 3370-ІV від 19.01.2006, ВВР, 2006, № 22, ст.184  
№ 586-VI від 24.09.2008, ВВР, 2009, № 10-11, ст.137  
№ 2756-VI від 02.12.2010, ВВР, 2011, № 23, ст.160  
№ 3163-VI від 17.03.2011, ВВР, 2011, № 38, ст.382  
№ 3565-VI від 05.07.2011, ВВР, 2012, № 5, ст.34  
№ 4103-VI від 09.12.2011, ВВР, 2012, № 28, ст.309  
Кодексом  
№ 4495-VI від 13.03.2012, ВВР, 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст.552  
Законами  
№ 4555-VI від 20.03.2012, ВВР, 2012, № 41, ст.493  
№ 4621-VI від 22.03.2012, ВВР, 2013, № 2, ст.11  
№ 5081-VI від 05.07.2012, ВВР, 2013, № 30, ст.340  
№ 5085-VI від 05.07.2012, ВВР, 2013, № 30, ст.342  
№ 5316-VI від 02.10.2012, ВВР, 2013, № 38, ст.502  
№ 5459-VI від 16.10.2012, ВВР, 2013, № 48, ст.682  
№ 5502-VI від 20.11.2012, ВВР, 2014, № 8, ст.88  
№ 877-VII від 13.03.2014, ВВР, 2014, № 15, ст.326}

{Зміни до Закону див. в Законі № 723-VII від 16.01.2014 (набирає чинності 21.07.2014 – див. розділ II цього Закону) – втратив чинність на підставі Закону № 732-VII від 28.01.2014}

{Із змінами, внесеними згідно із Законами  
№ 1193-VII від 09.04.2014, ВВР, 2014, № 23, ст.873  
№ 1283-VII від 29.05.2014, ВВР, 2014, № 29, ст.943  
№ 1303-VII від 03.06.2014, ВВР, 2014, № 29, ст.945  
№ 71-VIII від 28.12.2014, ВВР, 2015, № 7-8, № 9, ст.55  
№ 222-VIII від 02.03.2015, ВВР, 2015, № 23, ст.158  
№ 596-VIII від 14.07.2015}

{У тексті Закону слова "дорожньо-транспортна подія" в усіх відмінках і числах замінено словами "дорожньо-транспортна пригода" у відповідному відмінку і числі згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

{У тексті Закону слова "уповноважений орган Міністерства аграрної політики України" в усіх відмінках замінено словами "центральний орган виконавчої влади з питань нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі" у відповідному відмінку згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

{У тексті Закону слова "центральні органи державної виконавчої влади", "центральні органи державної виконавчої влади України", "підрозділи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України", "Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України", "центральний орган виконавчої влади з питань нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі", "Міністерство охорони здоров'я України" в усіх відмінках та числах замінено відповідно словами "центральні органи виконавчої влади", "відповідні підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху", "Міністерство внутрішніх справ України", "центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі", "центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я" у відповідному відмінку та числі згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

{Зміни в частині заміни слів у тексті Закону див. у підпункті 2 пункту 5 Закону № 5502-VI від 20.11.2012}

Цей Закон визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

## **Розділ I** **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

Стаття 1. Завдання Закону України про дорожній рух

Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (далі – міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та об'єднань).

#### Стаття 2. Законодавство про дорожній рух

Законодавство про дорожній рух складається з цього Закону та актів законодавства України, що видаються відповідно до нього.

#### Стаття 3. Державне управління у сфері дорожнього руху

Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування.

Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на відповідний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України.

{Частина друга статті 3 в редакції Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

{Стаття 3 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

### Розділ II

## **КОМПЕТЕНЦІЯ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ, ОРГАНІВ ВЛАДИ АВТОНОМНОЇ РЕСПУБЛІКИ КРИМ, МІСЦЕВИХ ДЕРЖАВНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ, ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ, МІНІСТЕРСТВ, ІНШИХ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА ОБ'ЄДНАНЬ ГРОМАДЯН**

{Назва розділу II в редакції Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 4. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить:

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

{Абзац третій статті 4 виключено на підставі Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

{Абзац четвертий статті 4 виключено на підставі Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

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

фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

координація діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки;

контроль за виконанням законодавства про дорожній рух;

визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки;

встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва;

встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні;

визначення порядку видачі сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху;

{Абзац дванадцятий статті 4 із змінами, внесеними згідно із Законом № 222-VIII від 02.03.2015}

визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, визначення переліку обладнання, необхідного для одержання суб'єктами господарювання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній

мережі загального користування та зареєстрованих у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху (далі – суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю), а також переліку документів, що подаються для одержання такого права та інші повноваження, визначені цим Законом;

{Статтю 4 доповнено абзацом тринадцятим згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008; в редакції Закону № 3565-VI від 05.07.2011}

визначення порядку оформлення і видачі погоджень та дозволів, надання інших послуг, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також визначення розміру плати за оформлення і видачу таких погоджень та дозволів, надання відповідних послуг;

{Статтю 4 доповнено абзацом чотирнадцятим згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

встановлення правил приймання іспитів із знань Правил дорожнього руху і навичок керування транспортними засобами;

{Статтю 4 доповнено абзацом п'ятнадцятим згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

встановлення єдиних вимог і затвердження типових навчальних програм для учасників дорожнього руху, формування належної дорожньої культури та організація навчання різних груп населення правил дорожнього руху.

{Статтю 4 доповнено абзацом шістнадцятим згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 5. Компетенція органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій

{Назва статті 5 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

До компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить:

{Абзац перший статті 5 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

прийняття нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України;

затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, за діяльністю підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання щодо планування та виконання заходів з безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

формування фондів для фінансування державних програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, їх утримання та охорони;

керівництво діяльністю по організації дорожнього руху;

організація навчання населення Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки;

організація підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних навчальних закладів;

організація та здійснення заходів для своєчасного забезпечення потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою безпосередньо на місці події та їх транспортування для надання подальшої медичної допомоги до відповідних закладів охорони здоров'я;

{Абзац десятий статті 5 в редакції Закону № 5081-VI від 05.07.2012}

створення умов для виконання бригадами екстреної (швидкої) медичної допомоги встановленого Кабінетом Міністрів України нормативу прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги до пацієнта;

{Абзац статті 5 в редакції Закону № 5081-VI від 05.07.2012}

організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

керівництво роботою по пропаганді безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

контроль за справлянням державних і місцевих податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху;

організація забезпечення індивідуальних власників транспортних засобів платними стоянками та колективними гаражами;

вирішення інших питань дорожнього руху.

Стаття 6. Компетенція міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій

{Назва статті 6 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

До компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить:

{Абзац перший частини першої статті 6 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

{Абзац другий частини першої статті 6 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

{Абзац третій частини першої статті 6 виключено на підставі Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням;

контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг;

організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами;

здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху;

організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;

встановлення порядку і здійснення заходів щодо забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках та в колективних гаражах;

прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування;

{Частина першу статті 6 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 1283-VII від 29.05.2014}

керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;

організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією;

накладання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки;

керівництво роботою по справлянню податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху.

Органи, визначені частиною першою цієї статті, мають право розглядати і вирішувати інші питання, які відповідно до чинного законодавства належать до їх відання.

{Частина друга статті 6 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 7. Компетенція сільських, селищних рад, їх виконавчих органів  
{Назва статті 7 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

До компетенції сільських, селищних рад, їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху належить:

{Абзац перший статті 7 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

забезпечення виконання вимог законодавства та рішень центральних органів виконавчої влади з питань дорожнього руху і його безпеки;

розробка, затвердження та виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху;

створення позабюджетних фондів для додаткового фінансування заходів щодо безпеки дорожнього руху;

організація та контроль за діяльністю підприємств з питань дорожнього руху і його безпеки;

сприяння створенню на території відповідного населеного пункту підприємств і організацій для надання платних послуг, пов'язаних з підготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів;

{Абзац шостий статті 7 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

сприяння діяльності по утриманню у безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їх облаштуванню об'єктами сервісу;

прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування;

{Статтю 7 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 1283-VII від 29.05.2014}

сприяння організації та здійсненню медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах та інших заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху;

навчання населення Правил дорожнього руху;

здійснення заходів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

{Статтю 8 виключено на підставі Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 9. Компетенція власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів

До компетенції власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху належить:

розробка програм та здійснення заходів щодо розвитку, удосконалення, ремонту та утримання у безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць та залізничних переїздів, зон відчуження;

визначення структур управління, проектування, будівництва та утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів;

участь у розробці положень про спеціальні структури управління дорожнім рухом;

компенсація витрат власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні пригоди сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, за рішеннями судових органів;

забезпечення безпечних, економічних та комфортних умов дорожнього руху;

організація і здійснення заходів, спрямованих на захист навколишнього природного середовища;

забезпечення учасників дорожнього руху інформацією з питань стану аварійності та дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов;

вирішення питань експлуатації автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів у надзвичайних ситуаціях;

передача права на експлуатаційне утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів іншим юридичним особам;

визначення нормативів та виділення необхідних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів;

передача права на будівництво комунальних та інших споруд, прокладання комунікацій, на захисні роботи і споруди, сервісні споруди та обладнання відповідно до чинного законодавства;

проведення робіт по створенню і утриманню придорожніх зелених насаджень та інше;

термінове усунення пошкоджень на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;

влаштування місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху та створення інших об'єктів дорожнього сервісу;

розробка та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів системами термінового зв'язку для виклику міліції, екстреної медичної допомоги та технічної допомоги;

{Абзац шістнадцятий статті 9 із змінами, внесеними згідно із Законами № 586-VI від 24.09.2008, № 5081-VI від 05.07.2012}

обладнання доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху та їх утримання;

проведення лінійного аналізу аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;

виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод і впровадження у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху;

{Абзац двадцятий статті 9 виключено на підставі Закону № 1193-VII від 09.04.2014}

забезпечення роботи спеціалізованих служб по здійсненню заходів щодо організації дорожнього руху;

своєчасне виявлення перешкод дорожньому руху та їх усунення, а у разі неможливості – невідкладне позначення дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами;

організація виконання встановлених вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

вирішення інших питань дорожнього руху згідно з чинним законодавством.

## Стаття 10. Компетенція власників транспортних засобів

До компетенції власників транспортних засобів належить:

здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання у справному технічному стані транспортних засобів;

{Абзац другий статті 10 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

розвиток мережі навчальних закладів по підготовці та підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів;

організація та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

організація та здійснення заходів щодо захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;

організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму;

вирішення питань експлуатації транспорту у надзвичайних ситуаціях;

створення за наявності більше п'ятнадцяти одиниць транспортних засобів, що дислокуються в одному населеному пункті, автотранспортного підприємства з відокремленою територією та комплексом відповідних умов, із введенням посад фахівців з безпеки дорожнього руху, відповідальних за зберігання, технічне обслуговування та експлуатацію транспортних засобів;

{Статтю 10 доповнено абзацом восьмим згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

здійснення обліку осіб, які допускаються до керування транспортним засобом.

{Статтю 10 доповнено абзацом дев'ятим згідно із Законом № 596-VIII від 14.07.2015}

## Стаття 11. Участь міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та об'єднань у забезпеченні безпеки дорожнього руху

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання у межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та органі-

заціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

{Частина другу статті 11 виключено на підставі Закону № 5459-VI від 16.10.2012}

У міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади та об'єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 чоловік, вводиться посада фахівця з безпеки дорожнього руху, а понад 500 чоловік – створюється служба безпеки дорожнього руху. Положення про цю службу затверджує Кабінет Міністрів України.

Стаття 12. Участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху, обов'язки посадових осіб у цій сфері

1. Підприємства, установи та організації незалежно від форм власності та господарювання розробляють і здійснюють заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах профілактичну роботу по дотриманню вимог законодавства про дорожній рух, за згодою з первинними профспілковими організаціями включають до колективних договорів вимоги щодо форм впливу на членів трудового колективу у разі порушення ними обов'язків учасників дорожнього руху, встановлених чинним законодавством про дорожній рух.

{Частина перша статті 12 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1096-IV від 10.07.2003}

2. Посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зобов'язані:

забезпечувати добір, підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв, здійснювати контроль за станом їх здоров'я і дотриманням режиму праці та відпочинку;

забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів та дотримання екологічних вимог їх експлуатації;

не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортним засобом відповідної категорії, не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;

{Абзац четвертий частини другої статті 12 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

не випускати на лінію транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає вимогам державних стандартів, правил дорожнього руху, а також якщо вони не зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов'язкового технічного контролю.

{Абзац п'ятий частини другої статті 12 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011 }

3. Посадові особи, які відповідають за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані:

забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

при виникненні умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху;

впроваджувати у повному обсязі заходи щодо безпеки дорожнього руху при здійсненні будівництва, реконструкції та ремонту доріг, вулиць та залізничних переїздів;

позначати місця виконання робіт, місця, де залишено на дорозі, вулиці, залізничному переїзді машини і механізми, будівельні матеріали тощо, відповідними дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами, а в темний час доби і при тумані – сигнальними вогнями, передбаченими діючими нормами;

по закінченні робіт на дорозі, вулиці, залізничному переїзді негайно привести їх у стан, що забезпечує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів і пішоходів, та впорядкувати зони відчуження;

у разі забруднення проїзної частини доріг, вулиць, залізничних переїздів невідкладно здійснювати заходи для їх очищення і своєчасного попередження учасників дорожнього руху про загрозу безпеці руху, що виникла;

обладнувати їх технічними засобами регулювання дорожнього руху;

виявляти аварійно-небезпечні ділянки та місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та забезпечувати здійснення у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення умов та організації дорожнього руху для забезпечення його безпеки;

своєчасно виявляти перешкоди дорожньому руху та забезпечувати їх усунення, а у разі неможливості – невідкладно позначати дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами;

щомісяця проводити лінійний аналіз аварійності.

4. Особи, які відповідають за експлуатацію під'їзних і ґрунтових доріг, а також власники транспортних засобів зобов'язані виключати можливість вносу транспортними засобами землі, каміння або інших матеріалів на автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди.

Стаття 13. Участь об'єднань громадян і громадян у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху

Об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху.

{Частина другу статті 13 виключено на підставі Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху.

Держава забезпечує проведення пільгової податкової політики щодо об'єднань громадян, головною метою яких є проведення заходів з безпеки дорожнього руху.

### **Розділ III**

## **ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття 14. Учасники дорожнього руху

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.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин.

Учасники дорожнього руху мають право на:

безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;

вивчення норм і правил дорожнього руху;

своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою;

{Частина третю статті 14 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012}

отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху.

{Абзац частини третьої статті 14 із змінами, внесеними згідно із Законами № 743-IV від 15.05.2003, № 586-VI від 24.09.2008}

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

{Частина четверта статті 14 із змінами, внесеними згідно із Законами № 743-IV від 15.05.2003, № 586-VI від 24.09.2008}

Учасники дорожнього руху зобов'язані:

знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;

створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;

виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух;

не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;

{Частина п'яту статті 14 доповнено абзацом п'ятим згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012}

у випадках, визначених Законом України "Про екстрену медичну допомогу", надавати необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

{Частина п'яту статті 14 доповнено абзацом шостим згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012}

Працівники органів внутрішніх справ, військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, дорожньо-експлуатаційних служб та бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги при виконанні службових обов'язків можуть відступати від окремих вимог Правил дорожнього руху лише у випадках і при виконанні умов, викладених у них.

{Частина шоста статті 14 із змінами, внесеними згідно із Законами № 557-XIV від 24.03.99, № 743-IV від 15.05.2003, № 5081-VI від 05.07.2012}

Стаття 15. Основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами

Кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань та пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії.

Право на керування транспортними засобами відповідної категорії може бути надано:

мототранспортними засобами і мотоколясками (категорії A1, A) – особам, які досягли 16-річного віку;

автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами, сільськогосподарською технікою, іншими механізмами, які експлуатуються на вулично-дорожній мережі, всіх типів (категорії B1, B, C1, C, T), за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, – особам, які досягли 18-річного віку;

автомобілями з причепами або напівпричепами (категорії BE, C1E, CE), а також призначеними для перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних вантажів, – особам, які досягли 19-річного віку;

автобусами, трамваями і тролейбусами (категорії D1, D, D1E, DE, T) – особам, які досягли 21-річного віку.

Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами, визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань охорони здоров'я.

Особа, яка бажає отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії чи типу, зобов'язана пройти медичний огляд, підготовку або перепідготовку відповідно до типової навчальної програми, успішно скласти теоретичний і практичний іспити. Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів визначається Кабінетом Міністрів України.

Підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів здійснюються в акредитованих закладах незалежно від форми власності та підпорядкування, які за результатами атестації отримали відповідний атестат. Підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв здійснюються спеціалістами, які відповідають визначеним кваліфікаційним вимогам центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я. Перелік вимог до закладів, кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, визначаються спільним актом Міністерства внутрішніх справ України, центральних органів виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у сферах освіти і науки, транспорту та охорони праці.

{Частина п'ята статті 15 із змінами, внесеними згідно із Законами № 5081-VI від 05.07.2012, № 5459-VI від 16.10.2012}

Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері. Основною формою державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху за діяльністю закладів незалежно від форми власності і підпорядкування є державна акредитація закладу та атестація його викладачів, яка проводиться не рідше одного разу на п'ять років у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації трактористів-машиністів та здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері.

Теоретичний і практичний іспити для отримання права на керування транспортними засобами відповідної категорії складаються у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та в центральному органі виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі.

{Частина восьма статті 15 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Право на керування транспортними засобами відповідної категорії підтверджується посвідченням водія транспортного засобу з установленим терміном дії. На території України відповідно до Конвенції про дорожній рух діють національні та міжнародні посвідчення водія. Порядок видачі, обміну та встановлення терміну дії таких посвідчень визначається Кабінетом Міністрів України.

{Частина дев'ята статті 15 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3163-VI від 17.03.2011}

Забороняється керування транспортними засобами особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права керування транспортними засобами, протягом строку позбавлення.

{Стаття 15 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1528-IV від 19.02.2004; в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

## Стаття 16. Основні права та обов'язки водія транспортного засобу

Водій має право:

керувати транспортним засобом і перевозити пасажирів або вантажі на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку;

довіряти у встановленому порядку право користування і розпорядження приватним транспортним засобом іншій особі, яка має відповідне право на керування;

знати причину зупинки транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також прізвище і посаду цієї особи;

відступати від вимог цього розділу Закону в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян;

на відшкодування витрат у разі надання транспортного засобу працівникам міліції та охорони здоров'я у випадках, передбачених цим Законом;

на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;

одержувати необхідну допомогу від посадових осіб, організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Водій зобов'язаний:

мати при собі та на вимогу працівників міліції, а водії військових транспортних засобів – на вимогу посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, пред'являти для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, – страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

{Абзац другий частини другої статті 16 із змінами, внесеними згідно із Законами № 743-IV від 15.05.2003, № 1961-IV від 01.07.2004, № 3370-IV від 19.01.2006, № 3565-VI від 05.07.2011; в редакції Закону № 4621-VI від 22.03.2012; із змінами, внесеними згідно із Законом № 222-VIII від 02.03.2015}

виконувати розпорядження працівників міліції, а водії військових транспортних засобів – посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, що даються в межах їх компетенції, передбаченої чинним законодавством, Правилами дорожнього руху та іншими нормативними актами;

{Абзац третій частини другої статті 16 із змінами, внесеними згідно із Законом № 743-IV від 15.05.2003}

вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху – дітей, інвалідів, велосипедистів і людей похилого віку;

не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів;

{Абзац п'ятий частини другої статті 16 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

перевірити перед вирушенням у дорогу технічний стан транспортного засобу та стежити за ним у дорозі;

своєчасно подавати транспортний засіб, що підлягає обов'язковому технічному контролю, на такий контроль;

{Абзац сьомий частини другої статті 16 в редакції Закону № 3565-VI від 05.07.2011}

під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути притебнутим, а на мотоциклі – в застібнутому мотошоломі;

надавати переважне право для проїзду транспортним засобам із включеними синіми або червоними проблисковими маячками та спеціальними звуковими сигналами;

{Абзац десятий частини другої статті 16 виключено на підставі Закону № 71-VIII від 28.12.2014}

надавати переважне право руху пішоходу, який знаходиться на пішохідній доріжці (зебрі). У цьому разі водій зобов'язаний надати можливість пішоходу безпечно перейти дорогу, вулицю;

вживати заходів щодо збереження чистоти автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та смуги відчуження, у тому числі з боку пасажирів.

Надавати транспортний засіб:

а) працівникам міліції та охорони здоров'я для доставки у найближчий медичний заклад осіб, які потребують невідкладної медичної допомоги, а водії військових транспортних засобів також і посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України;

{Пункт "а" частини третьої статті 16 із змінами, внесеними згідно із Законом № 743-IV від 15.05.2003}

б) працівникам міліції, а водії військових транспортних засобів також і посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України для виконання непередбачених і невідкладних службових обов'язків по затриманню правопорушників. При цьому водій має право на відшкодування збитків згідно з чинним законодавством.

{Пункт "б" частини третьої статті 16 із змінами, внесеними згідно із Законом № 743-IV від 15.05.2003}

{Частину четверту статті 16 виключено на підставі Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 17. Основні права і обов'язки пішохода

Пішохід, тобто особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу (до пішоходів належать також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигунів, ведуть велосипед, мопед чи мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу або інвалідну коляску), має право:

на переважне перетинання проїзної частини по позначених пішохідних переходах;

при відсутності в зоні видимості переходу чи перехрестя переходити дорогу, вулицю, залізничний переїзд під прямим кутом до краю проїзної частини на дільниці, де вона добре проглядається в обидві сторони;

вимагати від державних та місцевих органів влади, власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів створення необхідних умов для забезпечення безпеки руху.

Пішохід зобов'язаний:

рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, узбіччях, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини автомобільної дороги чи вулиці;

перетинати проїзну частину автомобільної дороги, вулиці по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності – на перехрестях по лінії тротуарів і узбічч;

керуватися сигналами регулювальника та світлофора в місцях, де дорожній рух регулюється;

не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині автомобільної дороги, вулиці і залізничному переїзді;

не переходити проїзну частину автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, поза пішохідними переходами при наявності роздільної смуги, а також у місцях, де встановлені пішохідні чи дорожні огороження;

стримуватися від переходу проїзної частини при наближенні транспортного засобу з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;

не виходити на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

Стаття 18. Основні обов'язки та права пасажира

Пасажир, тобто особа, яка користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним, зобов'язаний:

здійснювати посадку в транспортний засіб лише із спеціального майданчика, а в разі його відсутності – з тротуару чи узбіччя;

здійснювати посадку і висадку лише після повного припинення руху транспортного засобу;

не відволікати увагу водія від керування транспортним засобом;

під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі – в застібнутому мотошоломі.

Пасажир при користуванні транспортним засобом має право на:

безпечне перевезення себе і багажу;

відшкодування заподіяних збитків;

своєчасну і точну інформацію про умови і порядок руху.

Стаття 19. Основні права і обов'язки велосипедистів і погоничів тварин

Особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право:

їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю.

Вони зобов'язані:

використовувати технічно справні та належним чином обладнані велосипеди;

не перевозити вантажів, що заважають керуванню;

не перевозити пасажирів, за винятком дітей віком до семи років, на спеціально обладнаному сидінні.

Погоничі тварин зобов'язані:

не залишати тварин на проїзній частині без догляду, не переганяти тварин через залізничні колії та дороги, вулиці поза спеціально відведеними місцями, а також через проїзну частину в темний час доби і в умовах недостатньої видимості.

Візки (сани) повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а в темний час доби – і ліхтарями.

#### Стаття 20. Навчання різних груп населення Правил дорожнього руху

Навчання громадян Правил дорожнього руху здійснюється згідно з типовими навчальними програмами, підготовленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері освіти і науки, погодженими з Міністерством внутрішніх справ України і центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, та затвердженими Кабінетом Міністрів України.

{Частина перша статті 20 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері освіти і науки, забезпечує вивчення Правил дорожнього руху в дошкільних, позашкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах, а також підготовку і перепідготовку педагогічних працівників, діяльність яких пов'язана з навчанням громадян Правил дорожнього руху та підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів.

{Частина друга статті 20 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Розвиток у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається в дошкільних навчальних закладах із трирічного віку. У загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах може проводитися навчання учнів Правил дорожнього руху за програмами підготовки водіїв категорій А1, А, В1, В.

Міністерство внутрішніх справ України, засоби масової інформації надають допомогу у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних груп населення Правил дорожнього руху.

{Стаття 20 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

### **Розділ IV АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ВУЛИЦІ**

#### Стаття 21. Автомобільні дороги, вулиці, їх поділ, користування ними

Автомобільна дорога, вулиця являє собою частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами.

Автомобільні дороги, вулиці поділяються на: загального користування, відомчі та приватні.

Автомобільні (позаміські) дороги загального користування поділяються на дороги державного та місцевого значення. Автомобільні дороги державного значення поділяються на магістральні та інші.

У містах вулиці та дороги поділяються на магістральні вулиці та дороги, дороги та вулиці місцевого значення.

Порядок користування автомобільними дорогами визначається Кабінетом Міністрів України.

Стаття 22. Основні вимоги щодо проектування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів

Організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб інвалідів (у тому числі встановлення автоматизованих систем керування дорожнім рухом із звуковим сигналом).

{Частина перша статті 22 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Зменшення капітальних витрат за рахунок скорочення заходів, що впливають на безпеку дорожнього руху, забороняється. Проекти на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів підлягають експертизі, погодженню в органах державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху на відповідність вимогам правил, нормативів і стандартів з безпеки дорожнього руху та екологічній експертизі, а виявлені відхилення від їх вимог – усуненню.

Стаття 23. Основні вимоги щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів

Усі роботи по будівництву, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів повинні здійснюватись згідно з проектами та вимогами правил, нормативів і стандартів України з безпеки дорожнього руху.

У разі виникнення умов, за яких неможливо реалізувати окремі проектні рішення, виконавець робіт зобов'язаний повідомити про це проектувальника і замовника з метою розробки додаткових заходів щодо безпеки дорожнього руху.

Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах проводиться за участю органів державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху після виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Стаття 24. Основні вимоги до діяльності власників доріг, вулиць та залізничних переїздів

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні.

При виконанні робіт по ремонту і утриманню автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів дорожньо-експлуатаційні організації у першочерговому порядку повинні здійснювати заходи щодо безпеки дорожнього руху на основі обліку і аналізу дорожньо-транспортних пригод, результатів обстежень і огляду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, і передусім на аварійних і небезпечних ділянках та у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод.

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або органи, уповноважені ними здійснювати експлуатаційне утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мають право вимагати від користувачів дотримання чинних законодавчих і нормативних актів стосовно дорожнього руху, правил ремонту і утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування дорогами і дорожніми спорудами та їх охорони.

Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, правила користування ними та їх охорони затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода або несвоєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою людини, яка перебуває у невідкладному стані сталася з їх вини.

{Частина п'ята статті 24 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012}

Стаття 25. Обладнання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів об'єктами сервісу

Рада міністрів Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування зобов'язані разом з дорожніми органами здійснювати заходи щодо обладнання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів об'єктами автомобільного сервісу згідно із затвердженими нормативами проектування, планами будівництва і генеральними схемами розміщення таких об'єктів, з дотриманням екологічно безпечних умов, а також організувати їх роботу з метою максимального задоволення потреб учасників дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди з інтенсивним рухом обладнуються засобами аварійного зв'язку для виклику екстреної медичної допомоги, працівників органів внутрішніх справ і дорожньо-експлуатаційних організацій.

{Частина перша статті 25 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012, № 5459-VI від 16.10.2012}

Виконавчі органи Київської, Севастопольської та Сімферопольської міських рад, міських рад міст, що є адміністративними центрами областей, забезпечують розміщення, обладнання та функціонування в межах міст майданчиків для паркування, кількість місць для паркування на яких має становити не менш як 10 відсотків кількості населення для міста Києва та не менш як 5 відсотків кількості населення для міст Севастополя, Сімферополя та міст, що є обласними центрами.

{Статтю 25 доповнено новою частиною згідно із Законом № 1283-VII від 29.05.2014}

Власники автомобільних доріг надають інформацію про існування, проектування або будівництво об'єктів дорожнього сервісу для внесення її до Єдиної автоматизованої системи обліку об'єктів дорожнього сервісу Міністерства внутрішніх справ України.

{Статтю 25 доповнено частиною згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 26. Обмеження або заборона дорожнього руху при виконанні робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах

При виконанні робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, якщо це загрожує безпечному чи безперебійному руху транспорту і пішоходів, організації, що відповідають за утримання автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, можуть закрити чи обмежити рух на основі погодженого з Міністерством внутрішніх справ України ордера, який видається відповідним дорожнім органом, а в містах – службою місцевого державного органу виконавчої влади та місцевого самоврядування. У

ордері викладаються умови заборони або обмеження руху, порядок інформування про це учасників дорожнього руху, заходи щодо безпеки дорожнього руху і строки проведення робіт.

{Частина перша статті 26 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Порушення цих вимог тягне за собою матеріальну відповідальність організацій, що виконують роботи.

Обмеження або заборона руху без ордера можливі лише у випадках, пов'язаних із стихійними явищами, а також з необхідністю виконання аварійних робіт, про що повідомляється місцевим органам державної виконавчої влади, органам місцевого самоврядування і відповідним підрозділам Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

{Частина третя статті 26 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 26-1. Обмеження або заборона дорожнього руху під час проїзду окремих осіб, щодо яких здійснюється державна охорона

Тимчасово обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг дозволяється під час проїзду автомобільним транспортом Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-міністра України, а також глав іноземних держав, парламентів і урядів, керівників міжнародних міжурядових організацій та іноземних делегацій, які перебувають в Україні з офіційним візитом. Супроводження транспортних засобів, у яких пересуваються глави іноземних держав, парламентів і урядів, керівники міжнародних міжурядових організацій та іноземних делегацій, які перебувають в Україні з офіційним візитом, здійснюється з урахуванням принципу взаємності.

{Частина перша статті 26-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Безпечний та безперешкодний проїзд транспортних засобів з особами, зазначеними в частині першій цієї статті, забезпечується відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, Управління державної охорони України шляхом запровадження тимчасових обмежень, заборони руху інших учасників дорожнього руху або його регулювання відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Супроводження таких транспортних засобів здійснюється спеціальними відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху з використанням спеціальних автомобілів або мотоциклів з розпізнавальним пофарбуванням і написами відповідно до вимог стан-

дартів та увімкненими спеціальними світловими та в разі потреби звуковими сигнальними пристроями.

{Частина друга статті 26-1 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Тимчасове обмеження або заборона руху транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг встановлюється не раніше ніж за десять хвилин до та відмінюються не пізніше ніж через три хвилини після проїзду осіб, зазначених у частині першій цієї статті.

Під час проїзду автомобільного транспорту з особами, зазначеними в частині першій цієї статті, дозволяється рух автомобілів спеціалізованих санітарних автомобілів бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, пожежної охорони, міліції, оперативно-рятувальних та інших аварійних служб, які виконують невідкладні службові завдання.

{Частина четверта статті 26-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5081-VI від 05.07.2012}

Тимчасово обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг під час проїзду автомобільним транспортом інших осіб, крім зазначених у частині першій цієї статті, забороняється.

Безперешкодний проїзд офіційних делегацій та осіб, щодо яких здійснюється супровід кортежем (ескортом), забезпечується спеціальними відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

{Частина шоста статті 26-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Такий супровід здійснюється за відповідною технологією та в порядку, визначеному Міністерством внутрішніх справ України і Управлінням державної охорони України.

{Закон доповнено статтею 26-1 згідно із Законом № 2249-IV від 16.12.2004}

Стаття 27. Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах

Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів інформаційно-телекомунікаційних та автоматизованих систем керування та нагляду за дорожнім рухом відповідно до правил і стандартів, а також на основі проєктів і схем організації дорожнього руху, погоджених із Міністерством внут-

рішніх справ України. До вказаних проектів і схем за приписами Міністерства внутрішніх справ України можуть бути внесені зміни та доповнення.

{Частина перша статті 27 із змінами, внесеними згідно із Законом № 596-VIII від 14.07.2015}

Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що створюються відповідними органами: на автомобільних дорогах, що перебувають у власності територіальних громад, – органами місцевого самоврядування; на інших автомобільних дорогах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами; на залізничних переїздах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на залізничному транспорті.

{Частина друга статті 27 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня безпеки дорожнього руху не допускаються.

У разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, перешкод у русі транспортних засобів і пішоходів відповідні посадові особи Міністерства внутрішніх справ України, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху і вживати необхідних заходів щодо усунення перешкод.

При виникненні місць концентрації дорожньо-транспортних пригод усі заходи щодо ліквідації їх причин та умов виконуються позачергово.

{Стаття 27 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 28. Організація руху велосипедистів, гужового транспорту та прогону тварин

Рух велосипедистів, гужового транспорту та прогін погоничами домашніх тварин організовуються з використанням дублюючих шляхів, узбіч. На автомобільних дорогах державного значення такий рух обмежується.

{Стаття 28 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

## **Розділ V ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ**

Стаття 29. Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі

До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль.

{Частина перша статті 29 із змінами, внесеними згідно із Законами № 586-VI від 24.09.2008, № 3565-VI від 05.07.2011}

З метою збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, допускається за наявності дозволу на участь у дорожньому русі таких транспортних засобів. Порядок видачі дозволу на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, та розмір плати за його отримання встановлюються Кабінетом Міністрів України.

{Частина друга статті 29 із змінами, внесеними згідно із Законами № 586-VI від 24.09.2008, № 5502-VI від 20.11.2012; в редакції Закону № 1193-VII від 09.04.2014}

Місце переїзду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів транспортними засобами на гусеничному ході для виконання сільськогосподарських робіт встановлюється власником дороги, вулиці та залізничного переїзду спільно з Міністерством внутрішніх справ України.

Пересування транспортних засобів на гусеничному ході дозволяється тільки на місцевих шляхах без твердого покриття при мінусовій температурі атмосферного повітря.

Не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів з прямим розташуванням керма.

Стаття 30. Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери  
{Назва статті 30 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів і стандартів, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу, а нормативно-технічна документація має бути узгоджена з відповідними уповноваженими державними органами.

Перед початком серійного виробництва транспортних засобів або їх складових частин проводяться спеціальні випробування і за їх позитивними

наслідками видається сертифікат встановленої форми. Сертифікаційні випробування проводяться у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

{Частину третю статті 30 виключено на підставі Закону № 4103-VI від 09.12.2011}

Підприємства, установи, організації та інші суб'єкти господарювання незалежно від форм власності, які мають право здійснювати оптову або роздрібну торгівлю та оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, зобов'язані вести облік реалізованих транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери. Порядок оптової та роздрібної торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, визначається Кабінетом Міністрів України.

{Статтю 30 доповнено частиною четвертою згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється Міністерством внутрішніх справ України. Міністерство внутрішніх справ України створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

{Статтю 30 доповнено частиною п'ятою згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Облік підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, які здійснюють оптову або роздрібну торгівлю і оформлення відповідних документів на реалізацію тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, створює та веде реєстр таких підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання.

{Статтю 30 доповнено частиною шостою згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 31. Основні вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів

Транспортні засоби, їх складові частини і комплектуючі вироби, що ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність діючим стандартам або повинні мати сертифікат, виданий уповноваженим на це Секретаріатом ЄЕК ООН Адміністративним органом по сертифікації дорожніх транспортних засобів.

{Частина друга статті 31 втратила чинність на підставі Кодексу № 4495-VI від 13.03.2012}

## Стаття 32. Основні вимоги щодо переобладнання транспортних засобів

Переобладнання транспортних засобів, тобто зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб, повинно відповідати правилам, нормативам і стандартам України.

Не дозволяється без погодження з виробниками транспортних засобів та їх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації переобладнання, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії.

{Частина друга статті 32 в редакції Закону № 234/94-ВР від 10.11.94}

У разі переобладнання п'яти і більше транспортних засобів протягом року суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність з переобладнання транспортних засобів, повинні мати узгоджену з відповідними уповноваженими державними органами нормативно-технічну документацію на відповідний вид переобладнання та свідоцтво про погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Допуск до експлуатації переобладнаних транспортних засобів здійснюється лише шляхом проведення спеціальних випробувань та оформлення сертифіката на відповідність вимогам чинних в Україні правил, нормативів і стандартів.

{Частина третя статті 32 в редакції Закону № 4103-VI від 09.12.2011}

Переобладнання, що призвело до зміни облікових даних механічного транспортного засобу, повинно бути відображено у його реєстраційних документах.

Переобладнання транспортних засобів здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

{Статтю 32 доповнено частиною п'ятою згідно із Законом № 4103-VI від 09.12.2011}

Стаття 33. Основні вимоги щодо технічного стану транспортних засобів, що перебувають в експлуатації

Технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам і стандартам, затвердженим у встановленому порядку.

Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством.

Стаття 34. Реєстрація та облік транспортних засобів

Державна реєстрація транспортного засобу полягає у здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації, звіркою і, за необхідності, дослідженням ідентифікаційних номерів складових частин та оглядом транспортного засобу, оформленням і видачею реєстраційних документів та номерних знаків.

Державний облік зареєстрованих транспортних засобів включає в себе процес реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації про зареєстровані транспортні засоби та їх власників.

Державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування транспортні засоби усіх типів: автомобілі, автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепи та напівпричепи до них, мотоколяски, інші прирівняні до них транспортні засоби та мопеди, що використовуються на автомобільних дорогах державного значення.

Державна реєстрація та облік автомобілів, автобусів, мотоциклів та мопедів усіх типів, марок і моделей, самохідних машин, причепів та напівпричепів до них, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів здійснюються відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

{Частина четверта статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

Для автоматизованого обліку транспортних засобів, що використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування і підлягають державній або відомчій реєстрації, та відомостей про їх власників ведеться Єдиний державний реєстр, держателем якого є Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України.

{Статтю 34 доповнено новою частиною згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

Органи, які здійснюють відомчу реєстрацію транспортних засобів, що використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування, після реєстрації (внесення змін у відомості про реєстрацію) транспортного засобу невідкладно подають відомості про нього до Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України для внесення їх до Єдиного державного реєстру.

{Статтю 34 доповнено новою частиною згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

Відомчу реєстрацію та облік транспортних засобів Збройних Сил України, Національної гвардії України, Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, житлово-комунального господарства, а також тих, що не підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, здійснюють:

{Абзац перший частини сьомої статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законами № 5085-VI від 05.07.2012, № 877-VII від 13.03.2014}

транспортних засобів, які належать військовим частинам, об'єднанням чи організаціям, що входять до складу Збройних Сил України, – уповноважений орган Міністерства оборони України;

транспортних засобів, які належать Національній гвардії України, – уповноважений підрозділ Головного органу військового управління Національної гвардії України;

{Частину сьому статті 34 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012; в редакції Закону № 877-VII від 13.03.2014}

транспортних засобів, які належать Державній прикордонній службі України, – уповноважений підрозділ спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади у справах охорони державного кордону;

{Частину сьому статті 34 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

транспортних засобів, які належать Державній спеціальній службі транспорту, – уповноважений підрозділ органу управління Державної спеціальної служби транспорту;

{Частину сьому статті 34 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

транспортних засобів, які належать Державній службі спеціального зв'язку та захисту інформації України, – уповноважений орган спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань організації спеціального зв'язку та захисту інформації;

{Частина сьому статті 34 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

транспортних засобів, які належать Оперативно-рятувальній службі цивільного захисту, – уповноважений орган спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань цивільного захисту;

{Частина сьому статті 34 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

великотоннажних транспортних засобів та інших технологічних транспортних засобів – центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони праці;

{Абзац частини статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

трамваїв і тролейбусів – центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту;

{Абзац частини статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

перегонових і спортивних транспортних засобів – центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері фізичної культури і спорту;

{Абзац частини статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів – центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі.

{Абзац частини статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Порядок здійснення відомчої реєстрації та ведення обліку транспортних засобів визначається Кабінетом Міністрів України. Для ведення відомчого обліку зареєстрованих транспортних засобів відповідними органами, якими вони зареєстровані, створюються уніфіковані автоматизовані електронно-облікові системи. Відомості відомчого обліку щодо зазначених транспортних засобів є складовою частиною Єдиного державного реєстру.

{Постанови КМ № 1032, № 8, № 164}

{Частина восьма статті 34 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

Власники транспортних засобів та особи, які використовують їх на законних підставах, зобов'язані зареєструвати (перереєструвати) належні їм транспортні засоби протягом десяти діб після придбання, митного оформлення, одержання транспортних засобів або виникнення обставин, що потребують внесення змін до реєстраційних документів.

На транспортні засоби оформляються та видаються реєстраційні документи, зразки яких затверджуються Кабінетом Міністрів України, та закріплюються номерні знаки, які відповідають вимогам стандартів. Закупівля за державні кошти бланків реєстраційних документів та номерних знаків для транспортних засобів здійснюється відповідно до вимог законодавства тими органами, на які покладений обов'язок щодо їх реєстрації.

Єдині зразки державних номерних знаків та вимоги до них, у тому числі тих, що виготовляються за індивідуальним замовленням, встановлюються державними стандартами України.

Власники транспортних засобів, зареєстрованих у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, можуть замовити один додатковий комплект номерних знаків, який виготовляється за їх індивідуальним замовленням та відповідає вимогам стандартів.

{Частина одинадцять статті 34 виключено на підставі Закону № 4555-VI від 20.03.2012}

{Стаття 34 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008 – зміни щодо державної реєстрації мопедів набувають чинності з 1 січня 2010 року; див. п.1 розділу II Закону № 586-VI від 24.09.2008}

### Стаття 35. Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів

Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до цієї статті.

Обов'язковому технічному контролю не підлягають:

1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепи (напівпричепи) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди,

мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби – незалежно від строку експлуатації;

2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепа до них – із строком експлуатації до двох років.

3) технічні засоби для агропромислового комплексу, визначені Законом України "Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України";

{Частина другу статті 35 доповнено пунктом 3 згідно із Законом № 1303-VII від 03.06.2014}

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

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

Перелік обладнання, необхідного для одержання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, а також документів, що подаються суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю для одержання такого права, визначаються Кабінетом Міністрів України.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:

для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажних автомобілів (не-

залежно від форми власності) вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них із строком експлуатації більше двох років – кожні два роки;

для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації – щороку;

для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації – двічі на рік.

На кожний транспортний засіб, що пройшов обов'язковий технічний контроль і визнаний технічно справним, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію транспортного засобу. У протоколі зазначається строк чергового проходження обов'язкового технічного контролю транспортного засобу відповідно до періодичності проходження, встановленої частиною восьмою цієї статті.

{Частина дев'яту статті 35 виключено на підставі Закону № 5316-VI від 02.10.2012}

Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу затверджує Кабінет Міністрів України.

Забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів перевірки технічного стану транспортного засобу, а також доступом до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється на платній основі. Порядок забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів, доступом до зазначеної загальнодержавної бази даних та розмір плати за надання таких послуг встановлює Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, які належать військовим формуванням, органам внутрішніх справ, Державній прикордонній службі України, Державній спеціальній службі транспорту, Державній службі спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної службі цивільного захисту, покладається на ці формування та органи.

{Частина дванадцята статті 35 в редакції Закону № 5085-VI від 05.07.2012}

{Частина тринадцяту статті 35 виключено на підставі Закону № 1303-VII від 03.06.2014}

{Частина чотирнадцяту статті 35 виключено на підставі Закону № 1303-VII від 03.06.2014}

{Частина п'ятнадцяту статті 35 виключено на підставі Закону № 1303-VII від 03.06.2014}

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, зареєстрованих іншими уповноваженими державними органами, затверджує Кабінет Міністрів України за поданням цих органів.

{Стаття 35 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008; із змінами, внесеними згідно із Законом № 2756-VI від 02.12.2010; в редакції Закону № 3565-VI від 05.07.2011}

Стаття 36. Основні вимоги щодо технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів

Власники транспортних засобів або особи, які їх експлуатують, зобов'язані забезпечувати своєчасне і в повному обсязі проведення робіт по їх технічному обслуговуванню і ремонту згідно з нормативами, встановленими виробниками відповідних транспортних засобів.

{Частина другу статті 36 виключено на підставі Закону № 3370-IV від 19.01.2006}

Рада міністрів Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування повинні організовувати роботу і всіляко сприяти створенню мережі служб швидкої технічної допомоги учасникам дорожнього руху безпосередньо на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах.

{Частина третя статті 36 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 37. Підстави для заборони експлуатації транспортних засобів

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

{Частина перша статті 37 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

Експлуатація транспортних засобів також забороняється в разі:  
{Абзац перший частини другої статті 37 із змінами, внесеними згідно із  
Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

порушення вимог щодо їх переобладнання;

порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових  
і звукових сигнальних пристроїв;

виявлення технічних несправностей і невідповідності вимогам правил,  
норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а  
також неукомплектованості відповідно до призначення.

З метою недопущення негативного впливу на життя і здоров'я людей  
або в разі загрози погіршення екологічної ситуації експлуатація транспортних  
засобів може бути в установленому законодавством порядку обмежена або  
заборонена в окремій місцевості, оголошеній зоною надзвичайної екологічної  
ситуації.

{Стаття 37 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3033-III від  
07.02.2002; в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

## **Розділ VI**

### **СТАНДАРТИЗАЦІЯ ТА НОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття 38. Завдання стандартизації та нормування дорожнього руху

Стандартизація та нормування дорожнього руху провадяться з метою  
встановлення обов'язкових норм, правил, вимог щодо організації та безпеки  
дорожнього руху.

Стаття 39. Стандарти дорожнього руху

Державні стандарти дорожнього руху визначають поняття і терміни,  
методи здійснення контролю за станом організації дорожнього руху, вимоги  
щодо запобігання шкідливому впливу транспорту на здоров'я людини та на-  
вколишнє природне середовище, інші питання, пов'язані з дорожнім рухом.  
Стандарти дорожнього руху розробляються та вводяться в дію в порядку, що  
встановлюється законодавством України.

Стаття 40. Нормативи дорожнього руху

Нормативи дорожнього руху повинні відповідати вимогам безпеки, економічності та комфортності дорожнього руху, охорони навколишнього природного середовища та здоров'я людини.

У разі необхідності для деяких категорій доріг і вулиць можуть, залежно від їх функціонального призначення, встановлюватися окремі нормативи. Нормативи розробляються, вводяться і контролюються міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади і підприємствами України та іншими уповноваженими органами відповідно до чинного законодавства України.

{Частина друга статті 40 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 41. Правила дорожнього руху

В Україні встановлено правосторонній рух транспортних засобів.

Порядок початку руху, зміни руху за напрямком, розташування транспортних засобів і пішоходів, вибору швидкості руху та дистанції, обгону та стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми світловими приладами, правила пересування пішоходів, проїзд велосипедистів, а також питання організації руху та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

## **Розділ VII**

### **ПЛАНУВАННЯ ТА ФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття 42. Загальні положення єдиної системи обліку показників дорожнього руху і його безпеки

{Частина першу статті 42 виключено на підставі Закону № 3047-III від 07.02.2002}

{Частина другу статті 42 виключено на підставі Закону № 3047-III від 07.02.2002}

Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації можуть розширити перелік статистичних показників, якщо це необхідно для прийняття рішень в межах компетенції, наданої цим Законом.

{Частина третя статті 42 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання не вправі запроваджувати звітність, не передбачену єдиною системою державного обліку показників дорожнього руху і його безпеки.

Стаття 43. Планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в межах своєї компетенції здійснюються підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху. Розробка їх здійснюється на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху.

{Частина перша статті 43 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5459-VI від 16.10.2012}

Програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна включати:

аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;

конкретні обгрунтовані цілі;

заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;

вартість програми та джерела її фінансування;

форми і періодичність контролю за виконанням програми.

Стаття 44. Фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Фінансування заходів, передбачених програмами, а також інших заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, відрахувань міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та об'єднань, місцевих бюджетів, позабюджетних коштів і фондів.

## **Розділ VIII**

### **МЕДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття 45. Медичний огляд і переогляд кандидатів у водії і водіїв транспортних засобів

Медичний огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у водії і водіїв до безпечного керування транспортними засобами. Зазначений огляд включає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові і післярейсові огляди, а також позачергові огляди, зумовлені необхідністю. Періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди визначаються спільним актом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, і Міністерства внутрішніх справ України.

{Стаття 45 із змінами, внесеними згідно із Законами № 586-VI від 24.09.2008, № 5459-VI від 16.10.2012}

Стаття 46. Обов'язки адміністрації підприємств, установ і організацій щодо охорони здоров'я і контролю за умовами праці водіїв транспортних засобів

Адміністрація підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, до штатів яких входять водії, зобов'язана:

організувати обов'язкове страхування кожного водія на випадок нещасної події;

організувати роботу водіїв згідно з чинним законодавством, режимом праці і відпочинку;

запроваджувати заходи, спрямовані на зниження напруженості праці і втомлюваності водіїв;

організувати харчування водіїв у робочий час;

забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями і обладнанням, а також приміщеннями для здійснення лікувально-профілактичних заходів;

організувати з участю місцевих органів охорони здоров'я роботу з водіями по вдосконаленню навичок подання першої медичної допомоги.

Для медичного контролю обслуговування водіїв та їх оздоровлення підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання при чисельності водіїв 100 і більше чоловік створюються відомчі спеціалізовані медичні, фельдшерські та оздоровчі пункти, медико-санітарні частини, поліклінічні відділення та заклади охорони здоров'я, а при чисельності водіїв менше 100 чоловік – з територіальними медичними закладами укладаються договори на їх медичне обслуговування.

Контроль за умовами праці водіїв, виконанням вимог органів державного нагляду, міжвідомчого і відомчого контролю для усунення порушень діючих правил по охороні праці і стандартів безпеки праці на робочих місцях водіїв здійснюють відповідні служби міністерств, відомств, концернів, корпорацій та інших об'єднань, первинні профспілкові організації, а також органи санітарно-епідеміологічної служби.

{Частина третя статті 46 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1096-IV від 10.07.2003 }

#### Стаття 47. Організація медичного забезпечення безпеки дорожнього руху

Організація забезпечення потерпілих під час дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою здійснюється відповідно до Закону України "Про екстрену медичну допомогу" та планів, які щорічно розробляються та затверджуються обласними державними адміністраціями за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, та відповідними підрозділами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України.

Забезпечення потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод та інших учасників дорожнього руху екстреною медичною допомогою та іншою медичною допомогою здійснюється закладами охорони здоров'я, які відповідно до затверджених планів закріплені за конкретними ланками автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та мають можливість для надання такої допомоги у цілодобовому режимі.

На ділянках доріг, вулиць та на залізничних переїздах встановлюються відповідні дорожні знаки з інформацією про найближчий заклад охорони здоров'я, який може забезпечити надання екстреної медичної допомоги або іншої медичної допомоги, напрямок руху та відстань до нього, а також інформація про телефонні номери виклику екстреної медичної допомоги 103 та екстреного виклику 112.

Інші заклади охорони здоров'я, що знаходяться у безпосередній близькості від автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мають бути забезпечені необхідним медичним обладнанням згідно з переліком, затвердженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, і позначені дорожнім знаком "Пункт медичної допомоги".

Зазначені заклади охорони здоров'я мають бути обладнані засобами зв'язку. На магістральних автомобільних дорогах закріплені заклади охорони здоров'я та станції екстреної (швидкої) медичної допомоги забезпечуються також системою сигнально-викличного зв'язку.

{Стаття 47 із змінами, внесеними згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008, в редакції Закону № 5081-VI від 05.07.2012}

Стаття 48. Медична підготовка водіїв і посадових осіб органів Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України

{Назва статті 48 із змінами, внесеними згідно із Законом № 743-IV від 15.05.2003}

Водії транспортних засобів, відповідні посадові особи органів Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України зобов'язані володіти практичними навичками з надання домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.

{Частина перша статті 48 із змінами, внесеними згідно із Законами № 743-IV від 15.05.2003, № 5081-VI від 05.07.2012}

Водії зобов'язані стежити за наявністю на транспортних засобах спеціальних медичних аптечок, їх укомплектуванням.

Посадові особи Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, які здійснюють безпосередній нагляд за дорожнім рухом, зобов'язані стежити за укомплектуванням закріплених за ними патрульних автомобілів і приміщень стаціонарних постів медичним майном і медикаментами для надання домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод згідно з переліком, що встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.

{Частина третя статті 48 із змінами, внесеними згідно із Законами № 743-IV від 15.05.2003, № 5081-VI від 05.07.2012}

## **Розділ ІХ**

### **ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА**

Стаття 49. Охорона навколишнього природного середовища

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання, що здійснюють проектування, виробництво та експлуатацію механічних транспортних засобів, зобов'язані вживати заходів щодо запобігання та змен-

шення викидів вказаними засобами забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, а також шуму і вібрації.

Не допускається виробництво та експлуатація автотранспортних засобів, у викидах яких вміст забруднюючих речовин перевищує встановлені нормативи.

Керівники транспортних організацій, власники автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та транспортних засобів несуть персональну відповідальність за додержання гранично допустимих нормативів викидів і скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту.

Підприємства, що виготовляють пальне, повинні дотримувати державних стандартів щодо якості палива і мастильних матеріалів.

У разі виготовлення неякісного палива підприємство притягається до відповідальності у вигляді штрафу.

З метою запобігання забрудненню ґрунту відпрацьованими нафтопродуктами автопідприємства повинні бути забезпечені спеціальними місткостями для їх зберігання.

#### Стаття 50. Проектні та наукові розробки

Підприємства, установи і організації, що розробляють перспективні програми, комплексні схеми та проекти організації дорожнього руху, а також здійснюють ці розробки, повинні передбачати в них заходи, спрямовані на запобігання та зменшення викидів і скидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище, а також шуму і вібрації.

### **Розділ X КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

#### Стаття 51. Завдання контролю у сфері дорожнього руху

Контроль у сфері дорожнього руху спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух.

Стаття 52. Органи, що здійснюють контроль у сфері безпеки дорожнього руху

Контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Міністерством внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль).

{Стаття 52 в редакції Закону № 586-VI від 24.09.2008}

Стаття 52-1. Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

До повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, підготовка проектів законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі правил, норм та стандартів, державних і регіональних програм стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників;

забезпечення безпеки дорожнього руху, державний контроль, у тому числі шляхом проведення перевірок, за додержанням підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності законів, правил і нормативів у цій сфері, здійснення державної реєстрації та обліку транспортних засобів, приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами і видача відповідних документів;

{Абзац третій частини першої статті 52-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

ведення автоматизованого обліку, накопичення, оброблення та використання відомостей про об'єкти дорожнього сервісу;

погодження проектів конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядок проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

{Абзац восьмий частини першої статті 52-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1193-VII від 09.04.2014}

видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

{Абзац дев'ятий частини першої статті 52-1 в редакції Закону № 1193-VII від 09.04.2014}

контроль за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, у тому числі за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів, прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

ведення автоматизованого обліку, накопичення, оброблення та використання відомостей про транспортні засоби, що підлягають державній та відомчій реєстрації, та про їх власників;

{Абзац одинадцятий частини першої статті 52-1 із змінами, внесеними згідно із Законом № 5085-VI від 05.07.2012}

здійснення у випадках, передбачених законом, контролю за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів;

ведення обліку торговельних організацій, підприємств-виробників та суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що реалізують транспортні засоби або номерні складові частини до них, видача їм у встановленому порядку бланків довідок-рахунків, актів приймання-передавання транспортних засобів, а також номерних знаків для разових поїздок;

ведення реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю та здійснення державного контролю за додержанням ними вимог законодавства в цій сфері;

{Абзац чотирнадцятий частини першої статті 52-1 в редакції Закону № 3565-VI від 05.07.2011}

формування в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України, загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на підставі інформації про результати перевірки технічного стану транспортного засобу, яка надається суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, та інформації про укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, яка надається страховиками;

{Частина першу статті 52-1 доповнено новим абзацом згідно із Законом № 3565-VI від 05.07.2011}

забезпечення організації та контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, обліком суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що проводять зазначену діяльність;

забезпечення організації фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, інформування учасників дорожнього руху про її проведення та здійснення автоматизованого обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

{Частина першу статті 52-1 доповнено абзацом згідно із Законом № 596-VIII від 14.07.2015}

Порядок функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі визначається Кабінетом Міністрів України. Джерелами фінансування системи можуть бути кошти державного та місцевих бюджетів, виділені в порядку та обсягах, передбачених законодавством, кошти приватних інвесторів, у тому числі залучені за моделлю державно-приватного партнерства, залучені кошти, включаючи кредити банків та інших фінансово-кредитних установ, кошти з інших джерел, не заборонених законодавством.

{Статтю 52-1 доповнено новою частиною згідно із Законом № 596-VIII від 14.07.2015}

Міністерство внутрішніх справ України також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні

майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

{Частина статті 52-1 із змінами, внесеними згідно із Законами № 3565-VI від 05.07.2011, № 1283-VII від 29.05.2014, № 222-VIII від 02.03.2015}

{Закон доповнено статтею 52-1 згідно із Законом № 586-VI від 24.09.2008}

#### Стаття 52-2. Оплата послуг з паркування транспортних засобів

Під час розміщення транспортних засобів на майданчику для платного паркування особи, які розміщують транспортні засоби на майданчику для паркування, сплачують вартість послуг з користування майданчиками для платного паркування за кожну годину паркування згідно з тарифом, встановленим органом місцевого самоврядування відповідно до порядку формування цих тарифів, затвердженого Кабінетом Міністрів України.

Положення частини першої цієї статті не застосовуються у випадках, визначених частинами шостою та сьомою статті 30 Закону України "Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні" щодо місць для безоплатного паркування, а також до осіб, які відповідно до закону звільняються від сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів.

{Закон доповнено статтею 52-2 згідно із Законом № 1283-VII від 29.05.2014}

## **Розділ XI ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ДО- РОЖНІЙ РУХ**

#### Стаття 53. Відповідальність за порушення законодавства про дорожній рух

Юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів і стандартів, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

Стаття 53-1. Відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі

Відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб.

Юридична та фізична особи в разі притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані

в автоматичному режимі, мають право зворотної вимоги до особи, яка керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення.

Порядок та особливості притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, визначаються Кодексом України про адміністративні правопорушення.

{Закон доповнено статтею 53-1 згідно із Законом № 596-VIII від 14.07.2015}

## **Розділ XII МІЖНАРОДНІ УГОДИ**

### Стаття 54. Міжнародні угоди

Якщо міжнародною угодою України встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про дорожній рух, то застосовуються правила міжнародної угоди.

Президент України

Л.КРАВЧУК



Донецький юридичний інститут МВС України розпочав свою історію як навчальний заклад з 1961 року. 28 квітня 2011 року до 50-річного ювілею колектив інституту був нагороджений Почесною грамотою Кабінету Міністрів України.

**Девіз інституту: «Закон, обов'язок, людяність, честь!».**

**Мета, якій підпорядкована діяльність колективу – «Навчаємося, щоб захищати!».**

У структуру інституту входять, 5 кафедр: соціально-гуманітарних дисциплін; загально-правових дисциплін; кримінально-правових дисциплін та судових експертиз; спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності, цивільного та господарського права; науково-дослідна лабораторія з проблем діяльності підрозділів ОВС (містить наукові сектори з вивчення проблем безпеки дорожнього руху та впровадження психотренінгових технологій у діяльність ОВС) та інші підрозділи.

**Навчання проводиться за освітніми ступенями «бакалавр», «магістр» та за освітньо-кваліфікаційним рівнем «спеціаліст». Навчальний заклад має загалом III рівень акредитації, а за спеціальністю «Правознавство» та «Судова експертиза» має IV рівень акредитації.**

У вищі діє спеціалізована вчена рада з правом прийняття до захисту дисертаційних досліджень на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; оперативно-розшукова діяльність.

***Інститут здійснює підвищення кваліфікації за акредитованим напрямком «Право» та підготовку до вступу у вищі навчальні заклади громадян України.***

Прийом на навчання здійснюється за затвердженими щороку правилами.

**Контакти:**

*Адреса:* 50106, Дніпропетровська область, м. Кривий Ріг, 7-й Зарічний мікрорайон, 24

*Телефони: приймальна комісія:* (096) 199 59 38, (099) 956 31 08

*електронна пошта:* [vstup.dui@i.ua](mailto:vstup.dui@i.ua)

*факс:* (0564) 95 09 69

*Адреса офіційного сайту:* [www.dli.donetsk.ua](http://www.dli.donetsk.ua)

Функціонують консультаційні пункти інституту за адресами:

Донецька обл., м. Маріуполь, Жовтневий район, пр-т Будівельників, 145 (каб. 206)

Донецька обл., м. Слов'янськ, вул. Карла Маркса, 41 (каб. 207)

**У інституті виходить фахове видання – збірник наукових праць «Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності», у якому можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата юридичних наук**

**У Юридичній клініці «Захисник» студенти та слухачі інституту мають можливість набути практичних навиків. Це благодійна організація в структурі інституту, чия діяльність спрямована на надання громадянам необхідного обсягу правових знань для вирішення різних життєвих ситуацій, а також правової допомоги людям, які потребують соціального захисту та підтримки.**

***Кожен громадянин може звернутися до клініки «Захисник» за безкоштовною юридичною консультацією за адресою: 50106, Дніпропетровська область, м. Кривий Ріг, 7-й Зарічний мікрорайон, 24.***

**На курсах довузівської підготовки інституту надають освітні послуги, пов'язані з підвищенням якості знань випускників загальноосвітніх навчальних закладів та підготовкою до вступу до вищих навчальних закладів України. Метою курсів є також профорієнтаційна робота, спрямована на пошук і залучення до навчання в інституті обдарованої молоді, забезпечення цільової підготовки до вступу в інститут найкращих випускників шкіл. Керівництво інституту гарантує випускникам курсів довузівської підготовки, за умови надання сертифікатів, що відповідають правилам прийому, вступ на денну або заочну форму навчання.**

***Кваліфіковані досвідчені викладачі проводять заняття з дисциплін:***

- 1) історія України;***
- 2) українська мова і література;***
- 3) іноземна мова.***

**На сайті інституту, який у 2009 р. було визнано одним з кращих серед інтернет-сайтів ВНЗ МВС, можна знайти повну інформацію про навчальний заклад, його історію та сучасне життя, умови вступу та навчання.**

***Адреса офіційного сайту: [www.dli.donetsk.ua](http://www.dli.donetsk.ua)***



**Наукове видання**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Матеріали круглого столу  
(м. Кривий Ріг, 30 червня 2015 р.).

Підписано до друку 02.08.2015 р. Формат 60x84/16. Друк офсетний.  
Папір офсетний. Умов. друк. арк. 7,2. Обл.-вид. арк. 6,5.  
Наклад 300 прим. Замовл. №27/15.  
Видавець і виготовлювач –  
ФОП Панов А. М., м. Харків, 61002, вул. Раднаркомівська, 10, оф. 6.  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № №4847 от 06.02.2015