

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
Кафедра міжнародного та європейського права

МІЖДИСЦИПЛІНАРНА КУРСОВА РОБОТА

на тему:

**«Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху:
порівняльно-правовий аспект»**

Студента 5 курсу групи МПм-11

Галузь знань 29 Міжнародні відносини

Спеціальність 293 Міжнародне право

Кривоблоцького Вадима Вікторовича

Науковий керівник:

к. юр. наук, доц., завідувач кафедри
міжнародного та європейського права,

Саванець Л. М.

Національна шкала: _____

Кількість балів: _____

Оцінка: ECTS _____

Члени комісії:

_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)

_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)

_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)

Тернопіль – 2025

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. СУТНІСНО-ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	5
1.1. Поняття порушень правил дорожнього руху.....	5
1.2. Кваліфікація порушень правил дорожнього руху.....	8
Висновки до розділу 1	11
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ.....	13
2.1. Фото- та відеофіксація як доказова база у справах про адміністративні правопорушення	13
2.2. Практика застосування адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху в Україні.....	17
Висновки до розділу 2.....	19
РОЗДІЛ 3. ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (НА ПРИКЛАДІ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН).....	21
Висновки до розділу 3.....	24
ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ	25
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	27

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Порухення правил дорожнього руху є однією з найбільш поширених форм адміністративних правопорушень у сучасному суспільстві. Зростання кількості транспортних засобів, інтенсивність дорожнього руху, а також недосконалість правової культури водіїв призводять до великої кількості правопорушень і дорожньо-транспортних пригод, які несуть загрозу життю, здоров'ю та майну громадян. У зв'язку з цим, питання ефективного правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху є надзвичайно актуальним.

Актуальність дослідження обумовлена необхідністю вдосконалення системи адміністративного реагування на порушення ПДР в умовах інтеграції України до європейського правового простору. Вивчення досвіду країн Європейського Союзу дозволяє виявити ефективні механізми правозастосування, які можуть бути адаптовані до національного законодавства.

Проблематика адміністративної відповідальності за порушення ПДР висвітлювалася у працях таких науковців, як Ю.П. Битяк, О.М. Бандурка, О.В. Кальман, О.М. Дульський, І.І. Кучерявенко, С.Г. Стеценко, а також зарубіжних дослідників, зокрема К. Босковича та Г. Штайнхауера, які аналізували механізми контролю та запобігання дорожнім правопорушенням у Європі.

Метою курсової роботи є дослідження нормативно-правових засад адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні, а також порівняльний аналіз з європейськими правовими системами.

Для досягнення цієї мети поставлено такі **завдання**:

- дослідити поняття порушень правил дорожнього руху;
- охарактеризувати кваліфікація порушень правил дорожнього руху;
- вивчити фото- та відеофіксацію як доказову базу у справах про адміністративні правопорушення;

- проаналізувати практику застосування адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху в Україні;
- дослідити досвід європейських країн у сфері адміністративної відповідальності;
- запропонувати шляхи вдосконалення українського законодавства на основі порівняльного аналізу.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі застосування адміністративної відповідальності за порушення ПДР.

Предмет дослідження — норми адміністративного права України та європейських країн, що регулюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху.

Методи дослідження, застосовані у роботі, включають: формально-юридичний метод для аналізу нормативно-правових актів; порівняльно-правовий метод для зіставлення українського та європейського досвіду; системно-структурний метод для аналізу правозастосовної практики; а також емпіричний метод, що базується на узагальненні статистичних даних.

Структура роботи зумовлена метою і завданнями дослідження, складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 29 сторінок.

РОЗДІЛ 1. СУТНІСНО-ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Поняття порушень правил дорожнього руху

Правила дорожнього руху (ПДР) — це встановлені нормативно-правовими актами норми поведінки всіх учасників дорожнього руху, зокрема водіїв, пішоходів, велосипедистів та пасажирів. Основна мета цих правил — забезпечення безпеки, порядку та ефективності руху транспортних засобів і людей на дорогах [14].

ПДР регулюють різні аспекти руху, такі як черговість проїзду перехресть, обмеження швидкості, сигнали світлофора, дії при виникненні аварійних ситуацій тощо. Вони є обов'язковими для виконання на всій території України і порушення їх тягне за собою відповідальність.

Порушенням правил дорожнього руху є будь-яка дія або бездіяльність учасника руху, що суперечить встановленим нормам ПДР та створює загрозу безпеці, може призвести до дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) або іншим чином порушує порядок на дорозі.

Український дослідник І. Г. Богатирьов серед основних порушень правил дорожнього руху виокремлює такі:

- перевищення допустимої швидкості,
- неправильне здійснення обгону, порушення правил проїзду перехресть,
- керування транспортним засобом у нетверезому стані,
- експлуатацію автомобіля з технічними несправностями.

Науковець також підкреслює, що значна частина порушень безпеки на дорогах зумовлена незадовільним станом автошляхів в Україні, а також низкою факторів технічного та природного походження [4, с. 103].

На думку академіка А. П. Закалюка, причини порушення правил безпеки дорожнього руху та неналежної експлуатації транспортних засобів мають комплексний характер і охоплюють як особистісні, так і системні чинники. Він виділяє серед основних передумов таких порушень кілька груп.

По-перше, до чинників, пов'язаних з поведінкою самого водія, належать: керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, у хворобливому стані, під впливом сильного емоційного збудження або ж при значному зниженні концентрації уваги. Ці фактори є надзвичайно небезпечними, оскільки безпосередньо впливають на швидкість реакції, здатність адекватно оцінювати дорожню обстановку та приймати виважені рішення. На мою думку, найбільшу загрозу становить саме свідомо безвідповідальність — коли водій, усвідомлюючи свій стан, все одно приймає рішення сісти за кермо.

По-друге, академік звертає увагу на недоліки в системі підготовки водіїв. Зокрема, він вказує на поверховий підхід працівників сервісних центрів МВС до перевірки знань і навичок претендентів на отримання водійського посвідчення. Також він не оминає увагою корупційні прояви — зловживання службовим становищем і надання незаконних переваг, що призводить до появи на дорогах людей, які не мають належного рівня підготовки. З власного досвіду можу зазначити, що ця проблема дійсно існує й потребує системного реформування навчального процесу, підвищення прозорості та відповідальності з боку екзаменаторів.

Третьою групою факторів вчений називає нехтування елементарними засобами безпеки. Часто водії та пасажери ігнорують використання ременів безпеки, дитячих крісел, шоломів тощо. Незважаючи на численні інформаційні кампанії, культура безпечної поведінки в українському суспільстві ще не досягла належного рівня.

Окремої уваги заслуговують порушення, що виникають через фізичне і психологічне перевантаження водіїв. Перевищення тривалості дозволеного робочого часу, особливо серед водіїв вантажного транспорту чи маршрутного таксі, створює додаткову загрозу для інших учасників дорожнього руху. Втома, стрес і відсутність достатнього відпочинку — це ще один небезпечний чинник, що часто ігнорується.

Також академік звертає увагу на поведінку пасажирів, яка іноді може провокувати водія на ризиковані маневри або створювати відволікаючі фактори. Цей аспект часто залишається поза увагою, хоча віктимна поведінка пасажирів має бути об'єктом додаткового аналізу.

Не менш важливою є технічна складова — конструктивні недоліки транспортних засобів, передусім у системах гальмування та управління. Саме через застарілий або несправний транспорт щороку трапляється значна кількість аварій. Окрім того, недбалість власників у питаннях технічного обслуговування автомобілів поглиблює проблему.

Нарешті, А.П.Закалюк звертає увагу на інфраструктурні причини: недостатнє фінансування дорожнього господарства, незадовільний стан автошляхів, недотримання стандартів будівництва, ремонту та утримання доріг. На наш погляд, це одна з ключових системних проблем, що потребує не лише фінансового забезпечення, а й прозорого розподілу коштів, які виділяються на дорожні проекти [7, с. 691-692].

Порушення ПДР можна класифікувати за різними критеріями:

1. За ступенем тяжкості:

- Малозначні (наприклад, незначне перевищення швидкості).
- Середньої тяжкості (наприклад, проїзд на червоне світло).
- Тяжкі (наприклад, керування у стані сп'яніння або ДТП з потерпілими).

2. За суб'єктом порушення:

- Водії транспортних засобів.
- Пішоходи.
- Велосипедисти.
- Пасажири.

3. За наслідками:

- Без наслідків (формальні порушення).
- З матеріальними збитками.
- З заподіянням шкоди здоров'ю або життю.

4. За порушення ПДР в Україні передбачені:

- адміністративні санкції: штрафи, тимчасове позбавлення права керування, арешт;
- кримінальна відповідальність: у випадках, коли порушення призвело до тяжких наслідків — травмування чи загибелі людей.

Отже, кожне порушення оцінюється залежно від його наслідків, ступеня небезпеки та наявності умислу. В Україні такі дії можуть підпадати як під адміністративну, так і під кримінальну відповідальність згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення та Кримінальним кодексом України.

1.2. Кваліфікація порушень правил дорожнього руху

Правова кваліфікація — це процес юридичної оцінки конкретного діяння, що дозволяє визначити, чи є воно правопорушенням, до якої категорії воно належить (адміністративне чи кримінальне), які саме норми права були порушені та яка відповідальність передбачена. У сфері дорожнього руху кваліфікація порушень має особливе значення, оскільки саме від неї залежить тип покарання, ступінь провини особи та ефективність правозастосування.

Правова кваліфікація у сфері безпеки дорожнього руху — це процес юридичного аналізу та оцінки фактичних обставин діяння з метою визначення, чи є це діяння правопорушенням, яке саме правове порушення вчинене (адміністративне чи кримінальне), яка норма закону його регулює та яка відповідальність має бути застосована до правопорушника.

Згідно з тлумаченням академіка М. І. Бажанова, кваліфікація правопорушення є “установленням ознак конкретного складу правопорушення у фактичних обставинах справи” [2,с15].

У сфері безпеки дорожнього руху правова кваліфікація має особливе значення через високу частоту правопорушень та їх потенційно тяжкі наслідки. Наприклад, один і той самий факт перевищення швидкості може тягнути як

адміністративну відповідальність (якщо не було наслідків), так і кримінальну — у разі спричинення ДТП із загибеллю чи травмуванням.

Кваліфікація передбачає:

- визначення об'єктивної сторони правопорушення (характер дій, засоби, час і місце вчинення);
- з'ясування суб'єктивної сторони (наявність вини, мотиву, мети);
- встановлення причинного зв'язку між дією і наслідками;
- врахування стану особи (наприклад, чи був водій у стані сп'яніння, непрацездатності тощо).

Особливої уваги потребує практика кваліфікації правопорушень у разі ДТП. Наприклад, у постанові Пленуму Верховного Суду України № 6 від 26.04.2002 року “Про судову практику в справах про злочини у сфері безпеки дорожнього руху” зазначено, що при кваліфікації діянь, передбачених ст. 286 КК України, обов'язковою є наявність причинного зв'язку між порушенням ПДР і наслідками у вигляді тілесних ушкоджень або смерті.

З нашої точки зору, процес кваліфікації має бути особливо уважним і виваженим, оскільки саме на цьому етапі закладається основа справедливості правозастосування. Від некоректної або упередженої кваліфікації можуть залежати як долі громадян, так і суспільне ставлення до правоохоронної системи загалом.

На жаль, сучасна практика демонструє, що в Україні часто має місце або формальний, або занадто розширений підхід до кваліфікації, особливо у випадках, де неочевидна вина водія. Це створює правову невизначеність і знижує рівень довіри до правосуддя. Вирішення цих проблем можливе лише за умови чіткого дотримання принципів законності, індивідуального підходу та неупередженості при правовій оцінці кожного окремого випадку.

У чинному законодавстві України передбачено кілька видів відповідальності за порушення правил дорожнього руху: цивільно-правова, адміністративна та кримінальна. Цивільно-правова відповідальність регламентується Цивільним кодексом України, який визначає матеріальну

відповідальність за шкоду, завдану транспортними засобами як джерелами підвищеної небезпеки [3].

Закон встановлює, що відшкодовувати таку шкоду зобов'язана особа, яка на законних підставах володіє транспортним засобом (на праві власності, оренди, за договором підряду тощо). Якщо ж транспортним засобом незаконно заволоділа інша особа і під час його використання було завдано шкоди, така особа несе відповідальність на загальних підставах. У разі, якщо недбалість власника (володільця) сприяла незаконному заволодінню транспортним засобом, вони можуть нести солідарну відповідальність із заволоділою особою в розмірах, які визначає суд, з урахуванням важливих обставин справи.

Особа, яка здійснює діяльність, пов'язану з джерелом підвищеної небезпеки, зобов'язана відшкодувати шкоду, якщо не доведе, що вона сталася внаслідок дії непереборної сили або умисних дій потерпілого.

Більшість порушень правил дорожнього руху в Україні підпадають під адміністративну відповідальність, визначену Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП). Зокрема, статті 121–130 КУпАП охоплюють такі діяння:

- перевищення встановленої швидкості (ст. 122 КУпАП);
- проїзд на заборонений сигнал світлофора;
- керування без документів;
- порушення правил обгону, маневрування, проїзду перехресть;
- керування транспортом у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП).

Кваліфікація адміністративних порушень відбувається за ознаками об'єктивної сторони: характер дій, місце, час, засоби вчинення порушення та його наслідки. Наприклад, перевищення швидкості може бути кваліфіковано по-різному залежно від того, наскільки було перевищено дозволenu межу.

У разі настання тяжких наслідків порушення ПДР може кваліфікуватися як злочин. Основна норма, що застосовується у таких випадках — стаття 286 Кримінального кодексу України (ККУ), яка передбачає відповідальність за

порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило тілесні ушкодження або смерть.

У рамках цієї кваліфікації враховуються:

- наявність причинно-наслідкового зв'язку між порушенням та наслідками;
- форма вини (необережність чи умисел);
- стан водія (наприклад, алкогольне сп'яніння може бути обтяжуючою обставиною);
- участь інших осіб (співучасники, пасажери тощо).

Особливу складність становить кваліфікація ДТП з летальним результатом, оскільки необхідно чітко встановити, чи була саме дія водія основною причиною настання таких наслідків.

Висновки до розділу 1

У результаті проведеного аналізу можна зробити висновок, що порушення правил дорожнього руху в Україні є багатофакторним явищем, яке має як суб'єктивні, так і об'єктивні передумови. Значна частина порушень пов'язана з недисциплінованістю водіїв, зокрема керуванням у стані сп'яніння, нехтуванням засобами безпеки та ігноруванням елементарних правил. Водночас системні проблеми — низька якість підготовки водіїв, формалізм у роботі сервісних центрів, технічна несправність транспортних засобів та критичний стан дорожньої інфраструктури — лише поглиблюють ситуацію.

Окрему загрозу становить перевантаженість водіїв, особливо в комерційному секторі, що призводить до зниження рівня концентрації та реакції. Питання безпеки дорожнього руху потребує не лише суворішого контролю та покарання, але й глибокої реформи у сфері дорожньої політики, навчання, технічного обслуговування транспорту та фінансування дорожнього господарства.

Таким чином, для ефективної профілактики порушень ПДР необхідне комплексне бачення, де кожен учасник дорожнього руху, інституція та орган виконавчої влади виконуватиме свою роль відповідально та професійно.

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

2.1. Фото- та відеофіксація як доказова база у справах про адміністративні правопорушення

Нормативно-правове забезпечення функціонування систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні є ключовим елементом у процесі реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Законодавче врегулювання цього питання покликане забезпечити не лише ефективність притягнення до відповідальності порушників, а й дотримання конституційних прав громадян, зокрема права на захист, недоторканність приватного життя та правову визначеність.

Правову основу для впровадження систем автоматичної фіксації порушень було закладено внесенням змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), зокрема ухваленням Закону України № 596-VIII від 14 липня 2015 року, яким було запроваджено поняття "автоматичного режиму фотозйомки (відеозапису)". Ці норми надали можливість складати постанову про адміністративне правопорушення без участі посадової особи, що є інноваційним для української правової практики [10].

Відповідно до статті 14-2 КУпАП, у разі фіксації порушення в автоматичному режимі відповідальність несе не особа, яка перебувала за кермом транспортного засобу на момент порушення, а власник або належний користувач транспортного засобу, крім випадків, коли такий власник попередньо повідомив про передачу права користування іншій особі у встановленому порядку.

Ключовим нормативно-правовим актом, який регламентує процедуру використання технічних засобів фіксації, є Постанова Кабінету Міністрів України № 833 від 10 листопада 2017 року, якою затверджено порядок функціонування системи фіксації порушень. У ній визначені вимоги до

технічних засобів, порядок їх експлуатації, обробки інформації та надсилання постанов порушникам.

Також слід згадати Закон України "Про Національну поліцію", який уповноважує поліцейських використовувати технічні засоби, що мають функції фото- та відеофіксації, у тому числі в автоматичному режимі, для здійснення контролю за дотриманням ПДР [17].

Особливу увагу законодавець приділив захисту персональних даних, які обробляються в рамках функціонування систем автоматичної фіксації. Відповідно до Закону України "Про захист персональних даних", обробка відео- та фотоматеріалів має здійснюватися виключно у межах, необхідних для забезпечення законної мети — притягнення до відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення [16].

Станом на 2025 рік нормативно-правова база залишається динамічною і продовжує вдосконалюватися. Законодавчі ініціативи передбачають розширення переліку правопорушень, що можуть фіксуватися в автоматичному режимі, а також модернізацію процедур оскарження постанов, винесених на підставі даних автоматичних систем.

Таким чином, нормативно-правове регулювання застосування засобів автоматичної фіксації в Україні є цілісною системою, що охоплює питання технічного, організаційного, процедурного та правового характеру. Його розвиток безпосередньо пов'язаний із підвищенням ефективності превентивних заходів у сфері дорожньої безпеки.

Функціонування систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху базується на використанні сучасних технічних засобів, які дозволяють у режимі реального часу виявляти правопорушення, ідентифікувати транспортні засоби та зберігати цифрові докази для подальшого притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності. Основна мета таких технологій — зменшення кількості порушень правил дорожнього руху, зниження рівня аварійності та забезпечення неупередженого контролю за дорожньою обстановкою.

Система автоматичної фіксації порушень в Україні складається з таких основних компонентів:

- Камери відеоспостереження з функцією фіксації швидкості — це пристрої, що мають високоточні сенсори і здатні вимірювати швидкість руху транспортного засобу на підставі різниці в часі проходження ним певної дистанції (метод *time-distance*), або за допомогою доплерівського ефекту (радарні системи).
- Камери з функцією автоматичного розпізнавання номерних знаків (ANPR – Automatic Number Plate Recognition) — цифрові системи, що аналізують зображення транспортного засобу та розпізнають символи номерного знака. Такі системи можуть працювати в будь-який час доби, навіть за несприятливих погодних умов, завдяки інфрачервоній підсвітці.
- Програмне забезпечення обробки даних — платформи, що забезпечують обробку відео- та фотоматеріалів, зіставлення розпізнаних номерів із базами даних, фіксацію точного часу, координат та виду порушення. Саме ці алгоритми формують дос'є на кожен випадок порушення, яке надалі використовується для винесення постанов.
- Системи зберігання та захисту даних — централізовані сервери, що забезпечують довготривале зберігання фото- та відеоматеріалів у зашифрованому вигляді з обмеженим доступом, що відповідає вимогам законодавства щодо захисту персональних даних.

Принцип роботи системи фіксації побудований на послідовності таких дій:

1. Фіксація події — камера або інший датчик фіксує потенційне порушення (наприклад, перевищення швидкості, проїзд на червоний сигнал світлофора, порушення правил зупинки).
2. Автоматичне розпізнавання номерного знака — цифрова система зчитує державний реєстраційний номер транспортного засобу.

3. Збереження доказової бази — система створює комплект доказів: фото або відео транспортного засобу під час скоєння порушення, інформацію про дату, час, координати, швидкість та тип правопорушення.

4. Формування постанови — інформація передається до центру обробки даних (Центр автоматичної фіксації порушень), де автоматично формується постанова про адміністративне правопорушення.

5. Надсилання постанови — постанова надсилається власнику транспортного засобу у паперовому або електронному вигляді.

На практиці в Україні використовуються сертифіковані системи, зокрема комплекси "Каскад", "Арена", "Гарпун" та інші. Вони мають вбудовану функцію самодіагностики, що мінімізує ризики технічних збоїв та забезпечує безперебійну роботу.

У перспективі передбачається подальша інтеграція цих систем із загальнонаціональними інформаційними базами, що дозволить оперативно виявляти транспортні засоби, які перебувають у розшуку, або тих, власники яких ухиляються від сплати штрафів. Також ведеться робота над впровадженням адаптивного аналізу поведінки транспортного потоку для виявлення більш складних порушень, зокрема небезпечного маневрування та порушень правил проїзду перехресть.

Згідно зі статистичними даними Національної поліції України, впровадження систем автоматичної фіксації вже протягом першого року дозволило зменшити кількість випадків перевищення швидкості на окремих ділянках доріг більш ніж на 40%. Суттєво знизився і загальний рівень аварійності на ділянках, обладнаних камерами. В окремих регіонах зафіксовано скорочення кількості ДТП з тяжкими наслідками на 20–30%.

Також автоматична фіксація дозволила зменшити корупційні ризики, пов'язані з суб'єктивністю прийняття рішень працівниками поліції. Рішення щодо порушень приймаються автоматизовано, на підставі об'єктивних цифрових доказів, що забезпечує більшу прозорість процесу та підвищує рівень довіри громадян до системи правосуддя у сфері ПДР [13].

Попри позитивні результати, система автоматичної фіксації порушень має ряд недоліків. Серед них – недостатнє охоплення території країни, особливо сільських та приміських районів, де камери встановлюються рідко. Існують також технічні збої, що іноді призводять до помилкових фіксацій, наприклад, через погані погодні умови або некоректне розпізнавання номерних знаків.

Окрему проблему становить необхідність вдосконалення нормативного забезпечення, зокрема в аспекті захисту персональних даних, забезпечення права особи на захист і можливості оскарження рішень, прийнятих автоматично.

У перспективі планується подальше розширення мережі камер, інтеграція нових функцій (наприклад, контроль проїзду смугою громадського транспорту, фіксація порушень правил паркування тощо), а також співпраця з муніципальними органами самоврядування для оптимізації дорожньої інфраструктури та підвищення безпеки.

Таким чином, технічні засоби фіксації порушень є високотехнологічним інструментом, що забезпечує ефективний моніторинг дорожньої ситуації, знижує суб'єктивний вплив людського чинника та сприяє підвищенню рівня правосвідомості учасників дорожнього руху.

2.2. Практика застосування адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху в Україні

Застосування адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні є одним із ключових інструментів державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки. Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), особи, які порушують встановлені правила дорожнього руху, підлягають застосуванню ряду адміністративних стягнень, серед яких найпоширенішими є штрафи, позбавлення права керування транспортним засобом, громадські роботи,

адміністративний арешт та оплатне вилучення транспортного засобу у передбачених законом випадках.

Штраф є найпоширенішою формою адміністративного стягнення за порушення ПДР. Розмір штрафу залежить від характеру правопорушення.

Наприклад:

- перевищення швидкості на понад 20 км/год — 340 грн (ст. 122 КУпАП),
- проїзд на заборонений сигнал світлофора — 510 грн,
- керування транспортним засобом без посвідчення водія — 3400 грн,
- керування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння — від 17 000 грн з позбавленням права керування.

Із 2020 року в Україні активно застосовується автоматична фото- та відеофіксація, що також стало дієвим механізмом штрафкування порушників без участі поліцейських. Водночас, у разі несплати штрафу протягом 15 днів з моменту вручення постанови, його сума подвоюється.

Це стягнення застосовується до осіб, які вчиняють грубі або повторні правопорушення. Наприклад:

- за керування у стані сп'яніння — позбавлення прав від 1 до 3 років (ст. 130 КУпАП),
- за втечу з місця ДТП — від 6 місяців до 1 року.

Суд (а у випадках автоматичної фіксації — уповноважений орган) враховує обставини справи, наявність попередніх порушень, рівень суспільної небезпеки діяння та наслідки для інших учасників дорожнього руху.

Цей вид стягнення застосовується рідко і лише до осіб, які вчинили адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння та відмовилися від проходження медичного огляду. Згідно зі ст. 130 КУпАП, до порушника може бути застосований арешт на строк до 15 діб.

Громадські роботи застосовуються у поєднанні з іншими санкціями, найчастіше — при ухиленні від сплати штрафів. У виняткових випадках можливе оплатне вилучення транспортного засобу, наприклад, при повторному

керуванні у стані сп'яніння або за рішенням суду, якщо автомобіль використовувався з метою вчинення правопорушення.

На практиці кваліфікація порушень правил дорожнього руху часто супроводжується низкою труднощів, зокрема:

- невизначеність законодавчих формулювань (наприклад, «порушення, що спричинило небезпеку» є оціночним поняттям);
- суб'єктивізм у визначенні ступеня вини;
- відсутність належної доказової бази (особливо при кваліфікації за ст. 286 ККУ);
- труднощі у розмежуванні адміністративного і кримінального правопорушення.

У цьому контексті важливим є підвищення кваліфікації працівників поліції, суддів та експертів, які беруть участь у провадженні у справах про порушення ПДР.

Попри наявність розгалуженої системи санкцій, в українській практиці спостерігається низький рівень стягнення штрафів. За даними Міністерства юстиції України, станом на 2024 рік більше 40% постанов залишаються несплаченими. Це свідчить про необхідність удосконалення механізмів примусового виконання, зокрема через автоматизовану взаємодію між Національною поліцією, Сервісними центрами МВС та Державною виконавчою службою.

Крім того, існує проблема зловживання правом на оскарження, що ускладнює оперативність покарання порушників та навантажує судову систему.

Узагальнюючи, практика застосування адміністративних стягнень в Україні демонструє тенденцію до поступового вдосконалення, проте потребує подальших реформ, спрямованих на підвищення невідворотності покарання та забезпечення ефективного механізму правозастосування.

Висновок до розділу 2

Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні ґрунтується на положеннях Конституції України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Закону України «Про Національну поліцію» та низки підзаконних актів. Основним документом, що визначає види правопорушень та санкції за них, є КУпАП. Система адміністративних стягнень за порушення ПДР є гнучкою і передбачає як попередження, так і значні штрафи або тимчасове позбавлення права керування транспортним засобом.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що нормативно-правова база в цій сфері є достатньо розвиненою, однак вимагає постійного оновлення відповідно до змін у транспортній інфраструктурі, соціальних викликах та тенденціях європейської інтеграції. Важливою є не лише суворість санкцій, а й ефективність їх застосування та дотримання принципів справедливості й правової визначеності.

РОЗДІЛ 3. ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (НА ПРИКЛАДІ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН)

Згідно з Резолюцією Генеральної асамблеї Організації Об'єднаних Націй «Про підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 2 березня 2010 року № 64/255, 2011– 2020 роки проголошені Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху. Крім 69 країн-членів, до реалізації вказаної резолюції долучилася й Україна.

Розгляд адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху у порівняльно-правовій перспективі дозволяє виявити ефективні моделі правового регулювання та практики, які можуть бути імplementовані в українське законодавство. У цьому контексті особливу цінність становить досвід країн Європейського Союзу, зокрема Німеччини, Франції та Польщі, правові системи яких демонструють високий рівень правопорядку в сфері безпеки дорожнього руху [3].

У Німеччині адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху регулюються Законом про адміністративні правопорушення (Ordnungswidrigkeitengesetz) та Правилами дорожнього руху (StVO). Застосовується трирівнева система відповідальності:

1. Штрафи — від 10 до 1000 євро залежно від порушення.
2. Позбавлення прав — на строк від одного місяця до кількох років.
3. Бальна система (Verkehrszentralregister у Фленсбурзі) — накопичення 8 балів призводить до автоматичного позбавлення права керування.

Особливістю є превентивна спрямованість покарань: крім штрафів, водії проходять обов'язкові курси повторної підготовки, якщо перевищують встановлену кількість балів. У Німеччині також широко використовуються автоматизовані системи контролю, включно з лазерними радарними комплексами та системами фіксації проїзду на червоне світло.

Французьке законодавство передбачає сувору адміністративну відповідальність за порушення ПДР, зокрема:

- Штрафи за перевищення швидкості — від 68 до 1500 євро,
- Водіння у стані сп'яніння — 135 євро + 6 балів штрафної системи,
- Невиконання вимог ПДР, що спричинило ДТП — позбавлення прав до 3 років або кримінальна відповідальність.

Франція застосовує 12-бальну систему (з відніманням балів за кожне порушення), відновлення балів можливе лише через спеціальні курси або після тривалого періоду без порушень. Окрім цього, держава активно використовує мобільні та стаціонарні камери, включно з громадськими ініціативами фіксації порушень.

Важливо, що відповідальність власника транспортного засобу автоматично виникає у разі фіксації правопорушення камерами, навіть якщо він не був за кермом, якщо не буде надано доказів зворотного — підхід, схожий на українську модель.

Польща з 2022 року суттєво посилила адміністративну відповідальність за порушення ПДР. Основні зміни включають:

- Збільшення штрафів (до 2500 злотих за грубі порушення),
- Впровадження електронної системи штрафів,
- Інтеграцію з системою контролю страхування, техогляду та податкового обліку.

Польська система передбачає єдину цифрову платформу (CEPiK), що об'єднує дані про водія, транспортний засіб та історію правопорушень. Як і у Франції, власник транспортного засобу несе відповідальність у разі автоматичної фіксації.

Особливістю польського підходу є акцент на профілактиці: система освітніх курсів, громадських кампаній та послідовна політика інформування населення про наслідки порушень ПДР.

Наведемо порівняльну таблицю адміністративних санкцій за порушення ПДР в Україні, та країнах Європи (табл.1.1)

Таблиця 1.1. Порівняльна таблиця адміністративних стягнень за типові порушення ПДР (актуалізовано станом на 2024 рік):

Порушення	Україна	Польща	Німеччина
Перевищення швидкості на 20–30 км/год	340 грн (≈8 €)	300–400 злотих (≈65–90 €)	70–115 €
Перевищення на 50+ км/год	1700 грн (≈40 €)	до 2500 злотих (≈550 €) + позбавлення прав	240–700 € + 1–3 місяці позбавлення прав
Проїзд на червоне світло	510 грн (≈12 €)	500 злотих (≈110 €)	90–200 €
Керування без посвідчення водія	3400 грн (≈80 €)	1500 злотих (≈330 €)	до 500 €
Керування в стані алкогольного сп'яніння (0,2–0,5‰)	17 000 грн (≈400 €) + позбавлення прав 1 рік	2500–5000 злотих (≈550–1100 €) + позбавлення прав	500–1500 € + 1–6 місяців позбавлення прав
Втеча з місця ДТП	3400–8500 грн + позбавлення прав	до 5000 злотих	до 3 років позбавлення волі (в окремих випадках)
Ненадання переваги пішоходу	680 грн (≈16 €)	1500 злотих (≈330 €)	80–120 €

Порівняльний аналіз свідчить, що європейські країни:

- Активно застосовують автоматизовані системи контролю;
- Використовують балансові (наказні) моделі відповідальності, які стимулюють дотримання ПДР;
- Поєднують каральні та профілактичні заходи;
- Акцентують увагу на відповідальності власника транспортного засобу, що спрощує процедуру притягнення до відповідальності.

Для України корисною може бути імплементація:

- Бальної системи оцінки порушень,
- Розширення автоматизованого нагляду (зокрема, у регіонах),
- Інтеграція єдиної бази правопорушень із іншими державними реєстрами,

- Запровадження обов'язкових курсів підвищення відповідальності для системних порушників.

Таким чином, адаптація європейських підходів до українських реалій може суттєво підвищити ефективність системи адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху та знизити рівень аварійності на дорогах.

Висновок до розділу 3

Проведений порівняльно-правовий аналіз адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в європейських країнах дозволив виявити як спільні риси, так і суттєві відмінності між законодавчими підходами України та держав-членів ЄС. Серед спільних характеристик — наявність системи штрафів, балів за порушення, а також жорстке ставлення до керування у стані сп'яніння. Водночас, у багатьох країнах ЄС адміністративна відповідальність більш диференційована, з гнучкими механізмами реагування на правопорушення (наприклад, система автоматичних камер, штрафів, прив'язаних до доходу порушника тощо).

Україна, поступово гармонізуючи своє законодавство з європейськими стандартами, демонструє прагнення до підвищення ефективності правозастосування у сфері дорожнього руху. Проте для досягнення реальної результативності потрібне не лише вдосконалення нормативної бази, а й забезпечення належного рівня контролю, правової культури водіїв та використання сучасних технологій у сфері дорожньої безпеки.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

У ході дослідження адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні та країнах Європи було встановлено таке:

1. Нормативно-правова база України у сфері адміністративної відповідальності за порушення ПДР є достатньо розвиненою та охоплює основні типи правопорушень. Основним актом регулювання залишається Кодекс України про адміністративні правопорушення.

2. Найпоширенішим видом стягнення є штраф, який встановлюється залежно від характеру правопорушення. Разом з тим, спостерігається необхідність удосконалення механізму стягнення штрафів та зменшення випадків уникнення відповідальності.

3. Порівняльний аналіз з країнами ЄС (наприклад, Німеччина, Польща, Франція) засвідчив, що в Європі активно застосовуються прогресивні підходи: система штрафних балів, гнучкі штрафи, прив'язані до доходу водія, цифровий контроль за порушеннями тощо.

4. Україна демонструє поступову гармонізацію законодавства з європейськими стандартами, проте залишаються проблеми з ефективним правозастосуванням, корупційними ризиками, а також низьким рівнем правової культури серед водіїв.

5. Важливою є також роль превенції, а не лише покарання. У розвинених країнах значна увага приділяється освітнім програмам, публічним кампаніям, технічному контролю транспортних засобів.

Враховуючи вищевикладене можемо окреслити наступні пропозиції.

1. Реформування системи адміністративних стягнень в Україні шляхом впровадження штрафних балів за систематичні порушення ПДР з подальшим анулюванням права керування.

2. Запровадження прогресивної шкали штрафів, що враховує соціально-економічний статус або доходи правопорушника, як це передбачено у Швеції чи Фінляндії.

3. Розширення автоматизованих систем фіксації порушень, включаючи відеофіксацію, автоматичну обробку даних та надсилання штрафів без участі поліції.

4. Посилення правової освіти водіїв через курси з актуального законодавства, обов'язкові тести після певного періоду керування або при оновленні посвідчення.

5. Міжнародне співробітництво у сфері обміну досвідом, підготовки фахівців і створення спільних платформ контролю за порушеннями (наприклад, у прикордонних зонах).

6. Вдосконалення судової практики щодо адміністративних справ про порушення ПДР, включаючи створення спеціалізованих підрозділів у системі судів або полегшення розгляду справ у спрощеному порядку.

Такі підходи дозволять Україні не лише знизити рівень ДТП і правопорушень на дорогах, а й зміцнити довіру громадян до правоохоронної та судової системи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабич В. А. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика). 2018. Вип. 3-4. С. 88-94.
2. Бажанов М. І. Кваліфікація злочинів у кримінальному праві України. К.: Наукова думка, 2005. С. 15.
3. Битяк О. В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти. Проблеми законності. 2022. Вип. 159. С. 28-47.
4. Богатирьов І. Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. Спец. випуск. 2019. С. 103–108.
5. Вегера Ю. В. Правове регулювання адміністративного провадження в справах про порушення правил дорожнього руху в Україні. Науковий вісник публічного та приватного права. 2016. Вип. 3. С. 113-119.
6. Денисова А. В. Організаційно - правові особливості запобігання національною поліцією порушенням правил дорожнього руху. Правова держава. 2024. № 53. С. 44-51.
7. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. 712 с.
8. Кисельова М. С. Нормативно - правове регулювання відповідальності за порушення правил дорожнього руху в Україні. Аналітично - порівняльне правознавство. 2023. № 6. С. 457-461.
9. Когут В. М. Судова оцінка застосовуваності правил дорожнього руху у провадженнях у справах про адміністративні правопорушення за статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право. 2024. Вип. 86(3). С. 343-347.

10. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
11. Коллер Ю. С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху . Право і суспільство. № 2. 2011. С. 134–138.
12. Кононенко А. О. Вплив системи автоматичної фотовідеофіксації порушень правил дорожнього руху на зниження аварійності на автомобільних дорогах загального користування. Дороги і мости. 2022. Вип. 26. С. 239-254.
13. Національна поліція України. Офіційний сайт. URL: <https://mvs.gov.ua/contacts/national-police-ukraine>
14. Правила дорожнього руху України: Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
15. Приходько В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху в умовах воєнного стану. Law. State. Technology. 2022. Вип. 2. С. 26-31.
16. Про захист персональних даних: Закон України 01.06.2010 № 2297-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text>.
17. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.
18. Про судову практику в справах про злочини у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 26.04.2002 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-02>.
19. Стрельченко О. Г. Суб'єкти адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2023. № 1. С. 252-257.

20. Тімашов В. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Підприємництво, господарство і право. 2020. № 4. С. 186-191.

21. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Південноукраїнський правничий часопис. 2023. № 4. С. 82-87.

22. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. Дата оновлення: 05.010.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.