



ЦЕНТР ДЕМОКРАТІЇ ТА  
ВЕРХОВЕНСТВА ПРАВА



Кампанія  
ЗА БЕЗПЕЧНІ ДОРОГИ

# БІЛА КНИГА

---

**«ЗАПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ  
ШТРАФНИХ БАЛІВ ДЛЯ  
ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ»**

**ВІКТОР ЗАГРЕБА,  
МАКСИМ ШУЛЬГА,  
ІВАН П'ЯТАК**

**ЦЕНТР ДЕМОКРАТІЇ ТА  
ВЕРХОВЕНСТВА ПРАВА**

**КИЇВ, 2024 РІК**

# «Запровадження системи штрафних балів для підвищення безпеки дорожнього руху в Україні» – Біла книга (Policy Paper)

**Віктор Загреба, Максим Шульга, Іван П'ятак.**  
**Центр демократії та верховенства права. 2024.**

## Про авторів:

---

**Віктор Загреба** – транспортний аналітик, дослідник, здобув ступінь магістра державної політики в Університеті Мериленду (США) за Програмою ім. Фулбрайта. Засновник та голова ГО «Vision Zero», що просуває ідею нульової смертності на дорогах і вулицях України.

**Максим Шульга** – аналітик, координатор щорічного дослідження «Користування ременями безпеки в містах України», за освітою магістр публічного управління та економіст. Має досвід участі в громадських організаціях та роботи на державній службі в центральних органах виконавчої влади, член ГО «Віжн Зеро».

**Іван П'ятак** – адвокат, юрист Центру демократії та верховенства права та Кампанії «За безпечні дороги», головною метою якої є зменшення смертності та травматизму на дорогах України через просування змін у державній політиці. Правничу освіту здобув у Національному університеті «Києво-Могилянська академія».

## Про Кампанію:

---

**Кампанія «За безпечні дороги»** – адвокаційна кампанія, спрямована на зменшення смертності та травматизму на дорогах України. Ініційована у 2016 році Центром демократії та верховенства права у партнерстві з ГО Vision Zero, U-Cycle та об'єднує міжнародних, українських експертів, представників законодавчої та виконавчої влади.

## Про ЦЕДЕМ:

---

**Центр демократії та верховенства права** – аналітично-адвокаційний центр, що працює в громадському секторі України з 2005 року, спрямовуючи свої зусилля на розвиток незалежних медіа, підтримку громадських платформ і рухів, а також побудову правової держави в Україні. Місія – сприяти розвитку суспільства активних та відповідальних громадян.

## Подяки:

---

Автори висловлюють подяку міжнародним експертам з безпеки дорожнього руху за проведені експертні інтерв'ю та надані консультації: **Польща** – Марчін Флігер, менеджер напрямку «Road Policing Capacity Building» в «Global Road Safety Partnership» (Швейцарія), **Латвія** – Карліс Крекіш, засновник та член правління ГО «Місто для людей» («Pilsēta cilvēkiem»), **Молдова** – др. Іліє Бричикару, доцент, директор Лабораторії з безпеки дорожнього руху Технічного університету Молдови. Використані у публікації фотографії люб'язно надані Департаментом патрульної поліції.

*Думки й оцінки, висловлені в документі, належать авторам й можуть не завжди відображати позицію ЦЕДЕМ, донорів та організацій-партнерів Кампанії «За безпечні дороги». За точність і достовірність наведеної інформації відповідальність несуть автори.*

# ЗМІСТ

---

<b>1.</b> Вступ, гострота й масштаби проблеми .....	3
<b>2.</b> Теорія санкцій та міжнародні рекомендації .....	6
<b>3.</b> Приклади державної політики держав-сусідів.....	8
Польща .....	8
Латвія .....	12
Молдова .....	15
Порівняння Польщі, Латвії й Молдови.....	18
<b>4.</b> Огляд законодавчих ініціатив в Україні за період 2015-2024 років .....	20
<b>5.</b> Пропонована державна політика для України .....	24
<b>6.</b> Втілення пропонованої політики: зміни до законодавства України.....	29
Кодекс України про адміністративні правопорушення.....	29
Закони України .....	29
Підзаконні акти .....	30
Квazіштрафні бали як проміжний крок.....	30
<b>7.</b> Заключне слово .....	32

# 1. Вступ, гострота й масштаби проблеми

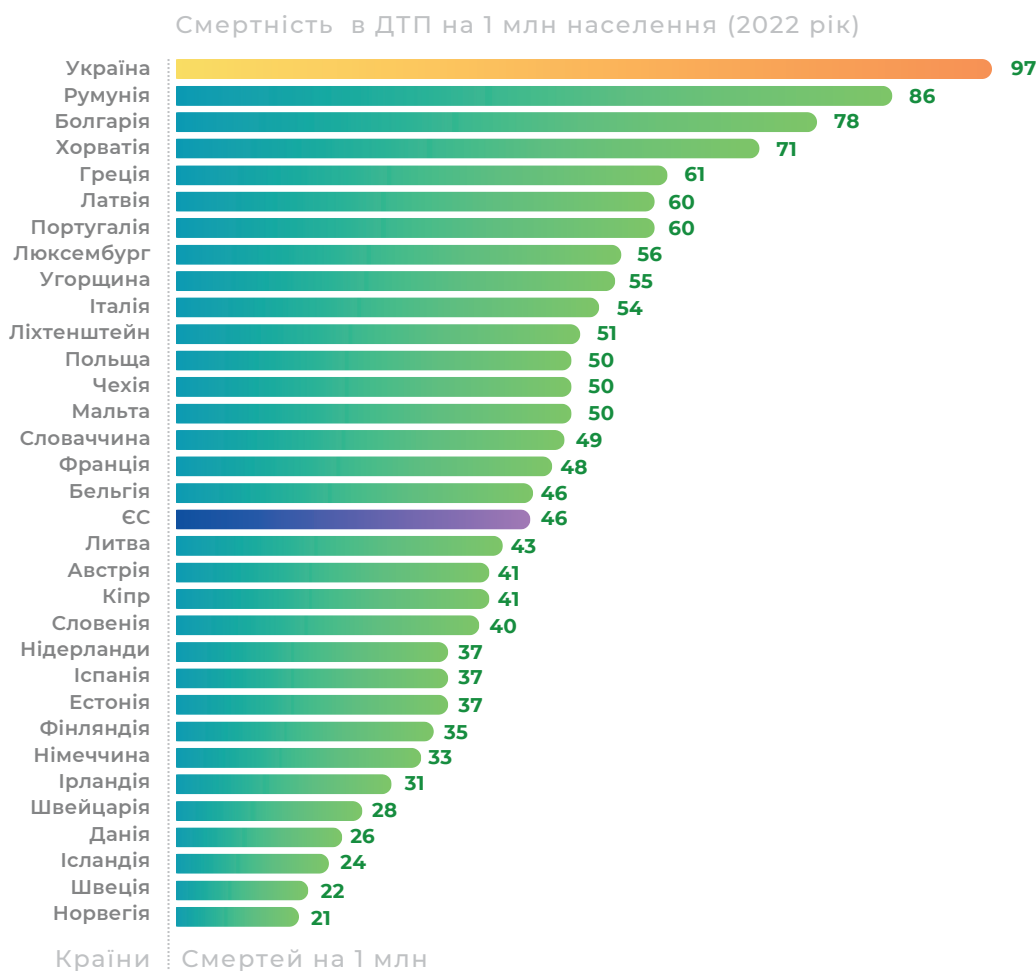
Безпека дорожнього руху стабільно залишається значною суспільною проблемою в Україні. Повномасштабна війна Росії проти України, що розпочалась 24 лютого 2022 року, мала значний, хоча й короткочасний вплив на дорожню аварійність. За підсумками 2022 року офіційні звіти Патрульної поліції очікувано показали зниження ДТП, травматизму й смертності відносно попереднього року. Причинами цього є те, що дані з тимчасово окупованих територій не були включені у звіти, а кількість населення та транспортна активність в Україні у 2022 році різко скоротилися. Однак вже у 2023 році ситуація відновилася. За цей рік в зареєстрованих державою ДТП загинуло 3053 особи й несмертельно травмувалося ще 29 502 людей.

Перевищення швидкості було найбільш поширеним порушенням, що призводило до ДТП, й офіційно визначене як причина 56% усіх випадків смертей на дорогах.

Ці дані включають території, що перебувають під контролем Уряду України, тобто не включають тимчасово окуповані міста та території України. За даними Уряду України, у 2023 році кількість людей, що проживали на підконтрольних Україні територіях складала 31,5 млн осіб. Таким чином, відносна смертність в ДТП складає в Україні 97 осіб на 1 млн населення на рік. У порівнянні з іншими державами Європи це виглядає таким чином.

## Графік 1.

### Смертність на 1 млн населення в Україні, інших країнах Європи та середній показник ЄС



<sup>1</sup>Стратегія демографічного розвитку України на період до 2040 року (проект) - Міністерство соціальної політики України: <https://www.msp.gov.ua/projects/870/>

Як видно на графіку, Україна має значно гірші показники, ніж наші сусіди. Показник смертності на 1 мільйон населення перебуває в Україні на позначці 97, в той час, як середнім показником серед 27 членів ЄС станом на 2022 рік був показник 46 смертей на 1 мільйон населення, а країни-лідери мають показники в межах 30.<sup>2</sup>

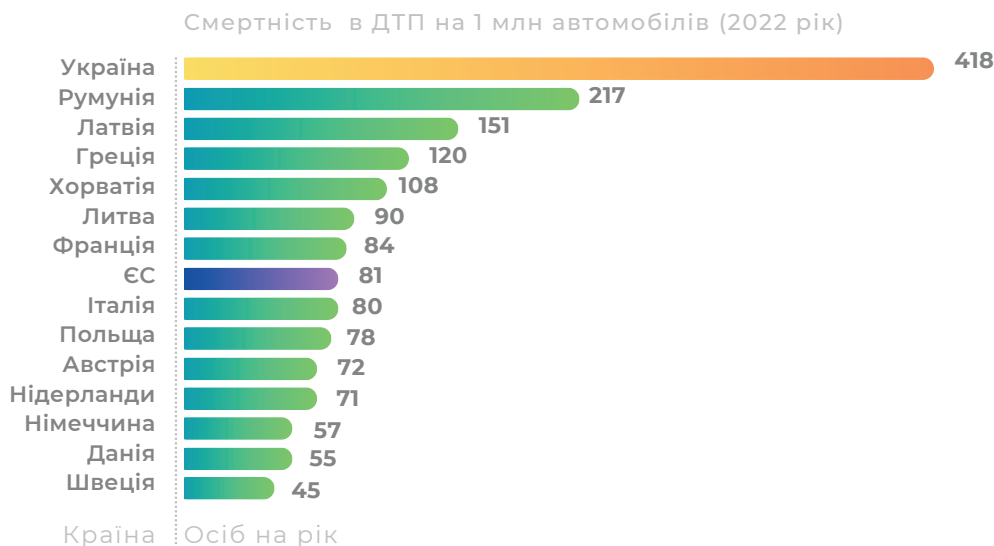
Україна має значно нижчий рівень автомобілізації, ніж держави європейського співтовариства. Країни, які мають більш розгалужену мережу доріг, по яких їздить більше автомобілів, мають і вищу статистичну ймовірність аварій, смертей та травм (за інших рівних умов). А відтак, якщо взяти до уваги різниці в рівнях автомобілізації, то проблема дорожньо-транспортного травматизму в Україні навіть ще масштабніша, ніж показано на графіку вище.

В Україні не публікують офіційних даних про кількість автомобілів. За даними ЗМІ станом на 2020 рік, країна мала рівень автомобілізації 245 авто<sup>3</sup> на 1000 осіб, в той час, як в ЄС цей показник в середньому складає 567.<sup>4</sup>

Дані про зареєстровані автомобілі дозволяють обрахувати відносний показник смертності на 1 мільйон автомобілів. В Україні він складає 418, в той час, як в середньому в ЄС – 81, а в Швеції – 45. Ситуація в Україні приблизно в 5 разів гірша, ніж середній показник в ЄС, й майже в десять разів гірша, ніж в найбільш успішних країнах, та вдвічі гірша, ніж в Румунії.

## Графік 2.

### Смертність на 1 млн автомобілів в Україні, інших країнах Європи та середній показник ЄС



<sup>2</sup> Annual Statistical Report 2024 - European Commission: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report_en)

<sup>3</sup> «Кількість авто в Києві перевищила 400 на 1000 жителів» - The Village, 18.03.2021, <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/309073-kilkist-avto-v-kievi-perevischila-400-na-1000-zhiteliv>

<sup>4</sup> Report «Vehicles in Use Europe 2023», ACEA: <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2023/>

---

## Проблема аварійності та смертності на дорогах України є гострою через три причини.

### Причина № 1:

---

Соціально-економічні втрати. Низький рівень безпеки руху в Україні призводить до щонайменше 20 тисяч жертв (загиблих та травмованих) щороку. Ці смерті спричиняють не тільки фізичні і моральні страждання, але й великі економічні втрати внаслідок вибуття людей з числа робочої сили. Є також і пряма грошова ціна, яку сплачує суспільство за нездатність опанувати проблему аварійності. Це витрати на порятунок та лікування жертв аварій, оформлення ДТП, транспортування розбитих автомобілів, ремонт дорожньої інфраструктури, що зазнала пошкодження, виплата пенсій з непрацездатності та інвалідності, виплата страхових компенсацій та ін.

### Причина № 2:

---

Демографічна криза. За визнанням держави, в Україні набирає обертів демографічна криза, і високий рівень передчасної смертності є одним з важливих факторів. Чисельність населення України в кордонах 1991 року, за оцінкою Інституту демографії та проблем якості життя НАН України, на 01 січня 2041 року може скоротитися до 28,9 млн осіб, а на 01 січня 2051-го – до 25,2. Для протидії цій тенденції, одним з завдань держави у проєкті Стратегії демографічного розвитку до 2040 року<sup>5</sup> закріплено «мінімізація поведінкових факторів смертності населення зі сприянням

формуванню та розвитку навичок самозбережувальної поведінки», одним з пунктів якого є «посилення безпеки на дорогах шляхом розвитку інфраструктури, жорсткіших правил дорожнього руху і посилення покарання за їх недотримання, програм навчання водіїв з метою зменшення дорожньо-транспортних пригод». Враховуючи, що в дорожніх аваріях часто гине молоде, працездатне населення, і враховуючи величезні масштаби цих втрат, демографічна проблема є однією з причин більш серйозно поставитись до необхідності й можливості зниження дорожнього травматизму.

### Причина № 3:

---

Смертям на дорозі можна запобігти. На відміну від воєнних дій, жертви в дорожньому русі НЕ Є неминучими. Майже усі дорожні аварії насправді не є нещасними випадком – вони піддаються науковому аналізу, який може достеменно виявити чинники та обставини як кожної окремої ситуації (мікрорівень аналізу), так і великих масивів таких аварій, скажімо, на рівні міста, області чи країни (макрорівень). На основі аналізу потрібно обирати дієві та ефективні інструменти державної політики, завдяки яким можливо успішно знизити чинники ризику й запобігти значній частині аварій, а в тих випадках, яким запобігти не вдається, – суттєво зменшити тяжкість наслідків.

---

<sup>5</sup> Проєкт. Стратегія демографічного розвитку України на період до 2040 року. Міністерство соціальної політики України: <https://www.msp.gov.ua/projects/870/>

## 2. Теорія санкцій та міжнародні рекомендації

Застосування стягнень за порушення Правил дорожнього руху (надалі – ПДР) – один з ключових компонентів управління безпекою руху, що застосовується у всьому світі. Застосування стягнень повинно ставити за мету заохотити людей до безпечного використання дорожньої мережі та дотримання вимог законодавства. Цю тему детально висвітлено в «Аналітичному звіті щодо систем стягнень за порушення Правил дорожнього руху в Україні та міжнародній практиці»<sup>6</sup> (ЦЕДЕМ, 2022), в цьому розділі ми коротко висвітлимо ключові пункти цього дослідження.

Порушення ПДР бувають свідомими та несвідомими (випадковими). Головним інструментом зменшення несвідомих порушень повинен бути дизайн доріг (вулиць), технологічний розвиток транспортних засобів (системи попередження й безпеки), а от стосовно свідомих правопорушень, то головним запобіжником для них повинно бути правозастосування.

Міжнародна ініціатива «Global Road Safety Partnership» у 2021 році здійснила світовий огляд й узагальнення найкращих практик у царині санкцій.<sup>7</sup> Дослідження стверджує, що стягнення – важливий, але не вичерпний інструмент впливу на поведінку учасників руху. Санкції за порушення є одним з чотирьох взаємопов'язаних компонентів державної політики:

- нормотворчість (власне **правила**);
- санкції (монетарні й немонетарні);
- правозастосування (**контроль** за дотриманням правил);
- просвітницька діяльність (**кампанії**).

В ідеалі система стягнень повинна призводити до зменшення кількості та ступеня правопорушень. Також вона дає сигнал суспільству про рівень загрози, яку несе те чи інше порушення ПДР, і справляє нормативний вплив – формує вже згадані вище соціальні норми. Цей нормативний ефект підсилюється градацією санкцій: що більш небезпечно порушення, то більш суворий набір санкцій повинен бути передбачений за його скоєння.

Чому в усіх сучасних суспільствах існують складні системи санкцій за порушення ПДР? У міжнародних публікаціях виділяють чотири соціальні функції, які виконують санкції за порушення ПДР:

- **відплата** — порушник повинен «заплатити» за спричинену шкоду, завдану суспільству;
- **захист суспільства** — особи, що не керують транспортними засобами внаслідок позбавлення посвідчення водія або позбавлення свободи, не можуть нашкодити суспільству;
- **стримування від порушень** через бажання уникнути негативних наслідків порушень (застосування санкцій);
- **вплив на поведінку всіх громадян** через нормативний ефект, тобто створення і зміцнення соціальних норм.

Серед цих чотирьох функцій «відплата» не є помічною, коли мова про зменшення кількості ДТП (вони вже сталися). Захист суспільства через ізоляцію водіїв має обмежений вплив, кількість таких людей на практиці дуже мала. Тому основну увагу в міжнародних дослідженнях приділяють останнім двом пунктам. Це так звані превентивні або стримувальні функції.

При визначенні державної політики щодо санкцій у сфері ПДР слід чітко усвідомлювати їхню головну мету та залежну від мети цільову аудиторію. Міжнародні дослідження виділяють дві такі головні мети:

Мета санкцій	Цільова аудиторія
Загальне стримування (запобігти всім порушенням)	Уся визначена популяція (наприклад, усі водії автомобілів або всі користувачі велосипедів)
Спеціальне стримування (запобігти повторним порушенням)	Особи, які вже були об'єктами фіксації правопорушення, накладання стягнення і виконання покарання

<sup>6</sup> Віктор Загребя, Максим Шульга, Іван П'ятак. Центр демократії та верховенства права, 2022 рік: <https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/Analitichnyj-zvit-shhodo-system-styagnen-za-porushennya-PDR-v-Ukrayini-ta-mizhnarodnij-praktytsi.pdf>

<sup>7</sup> Global Road Safety Partnership (2021): A Guide to the Use of Penalties to Improve Road Safety: <https://www.grsproadsafety.org/new-publication-a-guide-to-the-use-of-penalties-to-improve-road-safety/>

---

Отже, **стримування від небажаної поведінки** — це головна мета і правил, і санкцій за їх порушення. За умов відсутності усвідомлення ризиків люди зазвичай роблять поведінковий вибір на основі особистого сприйняття загрози покарання. Принцип стримування працює через комбінацію чотирьох чинників:

- відчуття високої ймовірності бути спійманим за порушення;
- упевненість у покаранні для тих, кого спіймали на порушенні (невідворотність);
- достатня суворість покарання (відчуття небажаності, болісності);
- очікувана швидкість настання покарання (наслідки повинні бути максимально наближені в часі до самої події).

У державах світу зазвичай застосовується широкий перелік різновидів стягнень за порушення ПДР:

- **Штрафи** (фінансові стягнення) з градаційною шкалою, у якій збільшення серйозності порушення призводить до зростання суми штрафу;
- **Штрафні бали** (penalty points), які бувають двох видів — відрахування або нарахування балів (demerit points or merit points);
- **Санкції щодо посвідчення водія** (призупинення дії посвідчення, негайне припинення дії посвідчення, анулювання посвідчення, обмеження дії посвідчення);
- **Санкції щодо транспортного засобу** (арешт, позбавлення державного номерного знака, блокування, вилучення та ін.);
- **Алкозамок на автомобіль** (обладнання, яке змушує водія щоразу проходити алкотест для того, щоб почати користуватися автомобілем);

- **Корективні програми** (примусове проходження курсів чи тренінгів, лікування та реабілітація залежності та ін.);
- **Ув'язнення** (позбавлення, обмеження волі, адмінарешт);
- **Письмове попередження** (тимчасовий засіб).

Важливо розуміти, що штрафи вважаються інструментом загального стримування. А от інструментами спеціального стримування є штрафні бали, санкції відносно водія та відносно автомобіля, а також позбавлення волі.

Висновок номер один у дослідженні ЦЕДЕМ від 2022 року був сформульований так: **«В Україні серед санкцій за порушення ПДР відсутні штрафні бали, хоча вони наявні в усіх розглянутих країнах і рекомендовані міжнародними оглядами найкращих світових практик»**. Цей висновок зберігає актуальність і у 2024 році.



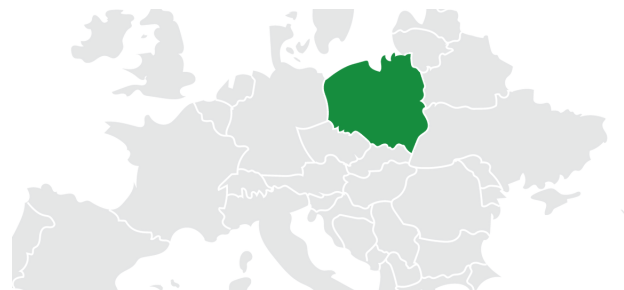


## 3. Приклади державної політики держав-сусідів

Штрафні бали як спеціальний засіб стримування працюють щонайменше у 17 державах на європейському континенті. В одній із **попередніх аналітичних публікацій**<sup>8</sup> Кампанії «За безпечні дороги» автори детально висвітлювали практику санкцій у сфері дорожнього руху в Німеччині, Ірландії, Польщі та Сербії. Цього разу ми обрали інший набір країн, в якому повторюється лише Польща, і зосереджуємось головним чином на інституті штрафних балів.

Польща знов увійшла до огляду як найближча і зрозуміла українцям країна, успіхи якої у покращенні безпеки руху **визнані на міжнародному рівні** і з якої варто багато в чому брати приклад.<sup>9</sup> Окрім неї, автори детально розглянули дві держави зі складу колишнього СРСР, правові системи й практики нормотворення яких більш подібні на українські - Латвію й Молдову. Як виявилось, ці держави запровадили в законодавство й реалізували на практиці інструментарій штрафних балів.

### ПОЛЬЩА



Система нормативно-правових актів Польщі, що регулюють сферу безпеки дорожнього руху, включає акти парламенту (кодекси, закони), акти Уряду (Ради Міністрів) та Міністерства внутрішніх справ (постанови Міністра).

Аналогом кодексу про адміністративні правопорушення в Польщі є Кодекс про

проступки (Kodeks wykroczeń), яким визначається відповідальність за конкретні правопорушення, та Кодекс про провадження у справах про проступки (Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia), яким визначається порядок й процедури притягнення до відповідальності (процесуальний кодекс). Деякі найбільш серйозні порушення належать до кримінальних й визначаються Кримінальним кодексом (Kodeks karny).

Суттєвою особливістю є те, що на рівні Кодексу про проступки розміри штрафів записані в національній валюті (злотих) у рамковому форматі. Санкція у виді штрафу встановлюється як «не менше» (наприклад, не менше ніж 800 злотих) або «до» (наприклад, до 1500 злотих) визначеної граничної межі. І далі законодавець у [Кодексі про провадження у справах про проступки](#) надав повноваження Прем'єр-міністру визначити конкретні розміри штрафів за проступки на підставі подання Міністра внутрішніх справ, погодженого з Міністром юстиції.<sup>10</sup> Таким чином фактичний чинний розмір штрафів визначений у [Постанові Голови Ради Міністрів щодо розміру штрафів, накладених у вигляді штрафних повідомлень за окремі види правопорушень](#).<sup>11</sup>

Додатково питання відповідальності закріплено у Законі від 02 грудня 2021 року «Про внесення змін до Закону про дорожній рух та деяких інших актів». У статті 17 закріплено положення про надання повноваження Міністру внутрішніх справ за погодженням з міністром, відповідальним за транспорт та Міністром юстиції, визначити розмір штрафних балів, спосіб їх нарахування та ведення відповідного реєстру. Як результат, чинні на момент підготовки документу показники штрафних балів встановлені у [Розпорядженні Міністра внутрішніх справ від 14.09.2023](#) щодо ведення обліку водіїв транспортних засобів, які порушили правила дорожнього руху.<sup>12</sup>

<sup>8</sup> «Аналітичний звіт щодо систем стягнень за порушення Правил дорожнього руху в Україні та міжнародній практиці» - В.Загреба, М.Шульга, І.П'ятак, ЦЕДЕМ, 2022: <https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/Analitichnyj-zvit-shhodo-system-styagnen-za-porushen-nya-PDR-v-Ukrayini-ta-mizhnarodnij-praktytsi.pdf>

<sup>9</sup> «Польща здобула міжнародний приз з безпеки доріг. А що Україна?» - В.Загреба, Zaxid.net, 12.07.2023: [https://zaxid.net/polshha-zdobula-mizhnarodnij-priz-z-bezpeki-dorig-a-shho-ukrayina\\_n1567259](https://zaxid.net/polshha-zdobula-mizhnarodnij-priz-z-bezpeki-dorig-a-shho-ukrayina_n1567259)

<sup>10</sup> Кодекс про провадження у справах про проступки, ч.6 ст.95: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-postepowania-w-sprawach-o-wykroczenia-16911555>

<sup>11</sup> Постанова Голови Ради Міністрів від 24.11.2003 щодо розміру штрафів, накладених у вигляді штрафних повідомлень за окремі види правопорушень: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/wysokosc-grzywien-nakladanych-w-drodze-mandatow-karnych-za-wybrane-17064410>

<sup>12</sup> Розпорядження Міністра внутрішніх справ Республіки Польща від 14.09.2023: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230001897/O/D20231897.pdf>

## Особливості законодавства Польщі

Система штрафних балів функціонує у Польщі додатково до фінансових штрафів. Існування цієї системи закріплено законодавством, однак її вигляд та спосіб функціонування визначаються на підставі закону вже на рівні виконавчої гілки влади (підзаконними актами). Зокрема так визначаються перелік правопорушень, за які призначаються бали, кількість балів за кожне правопорушення, термін дії призначених балів, особливості функціонування системи обліку балів та інші деталі.

Розмір штрафів (грошових стягнень) за порушення правил руху в Польщі визначається законодавством на рівні Кодексу в рамковому форматі, в той час як визначення точної суми штрафів передано до повноважень Ради Міністрів. Це дозволяє уряду відносно самостійно змінювати штрафи залежно від інфляції й показників безпеки дорожнього руху та рідко потребує участі Сейму в зміні рамкових показників, що закріплені в Кодексі.

## Штрафи у Польщі

Штрафи у Польщі залежать від ступеня та небезпечності правопорушення. Так, наприклад, при перевищенні дозволеної швидкості до 10 км/год штраф становитиме 50 злотих, при перевищенні на 40-50 км/год штраф становитиме вже 1000 злотих, а при перевищенні на понад 70 км/год – 2500 злотих.

При цьому також існує поняття рецидиву: якщо протягом 24 місяців аналогічне порушення відбулося вдруге – розмір штрафу подвоюється. Водночас, накладений та сплачений штраф не замінює застосування інших покарань, таких як нарахування штрафних балів, позбавлення права керування, обмеження або позбавлення волі.

## Штрафні бали.

Під час отримання водійського посвідчення кожний водій має на балансі 0 балів. В подальшому за зафіксовані порушення йому нараховується певна кількість балів. Сума штрафних балів, при перевищенні якої припиняється дія посвідчення водія, становить 24 бали протягом року, а для водіїв зі стажем водіння менше ніж 1 рік – 20 балів. Запис про штрафні бали за кожне порушення зберігається в системі протягом 1 року з дня внесення.

Найбільша кількість балів, яку водій може отримати за одне порушення – 15. Така кількість балів нараховується за грубі порушення, такі як керування в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, проїзд на заборонний сигнал світлофора, порушення правил проїзду пішохідних переходів, порушення вимог знаку «Обгін заборонено», ігнорування вимоги поліцейського про зупинку. Найменша кількість балів, яка призначається за одне порушення – 1 бал, який нараховується за перевищення дозволеної швидкості руху до 10 км/год. Отже, протягом 1 року від скоєння грубого правопорушення, якщо водій скоїть ще одне грубе порушення або 2 «середніх», він буде позбавлений права керування.

У водіїв, які мають водійський стаж понад 1 рік, є можливість частково «списати» штрафні бали, пройшовши відповідного навчання. Наприклад, після прослуховування 8-годинного курсу з безпеки руху, водію списують 6 штрафних балів. Таке навчання можна проходити не частіше, ніж один раз на півроку.














**Таблиця 1.**

**Розмір штрафів та штрафних балів за порушення Правил дорожнього руху в Польщі відповідно до Постанови Голови Ради Міністрів:**

	Порушення	Розмір штрафу, злоті	Штрафні бали
	Перевищення швидкості:		
	до 10 км/год	50	1
	11-15 км/год	100	2
	16-20 км/год	200	3
	21-25 км/год	300	5
	26-30 км/год	400	7
	31-40 км/год	800	9
	41-50 км/год	1,000	11
	51-60 км/год	1,500	13
	61-70 км/год	2,000	14
	понад 71 км/год	2,500	15
		Керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння	5,000 - 60,000 <sup>13</sup>
	Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника	2,000	15
	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1,500	15
	В'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений	2,000	15
	Залишення місця ДТП	3,000	15
	Ненадання пріоритету (порушення правил проїзду перехресть)	350	8
	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами	100	5

<sup>13</sup> Розмір штрафу залежить від концентрації алкоголю в крові (0,2-0,5 проміле, що вважається легким сп'янінням чи понад 0,5 проміле, що вважається важким сп'янінням), наявності рецидиву, чи створило таке керування небезпеку для інших учасників та інших обставин.

	Порушення правил перевезення дітей	<b>300</b>	<b>10</b>
	Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, необладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук	<b>500</b>	<b>12</b>
	Порушення правил обгону й зустрічного роз'їзду	<b>1,000</b>	<b>10</b>
	Порушення, що призвели до створення аварійної обстановки	<b>до 6,000</b>	<b>15</b>
	Порушення правил перевезення вантажів	<b>300</b>	<b>0</b>
	Порушення вимог дорожніх знаків і розмітки проїзної частини доріг (подвійна суцільна лінія)	<b>200</b>	<b>5</b>
	Порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками	<b>1,500</b>	<b>8</b>
	Порушення правил безпечної дистанції або інтервалу	<b>500</b>	<b>5</b>
	Скоєння ДТП (порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів)	<b>1,000</b>	<b>6</b>
	Керування транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов	<b>150</b>	<b>0</b>
	Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції	<b>2,500</b>	<b>8</b>

## Вилучення й відновлення посвідчення водія

Якщо водій перетнув граничну позначку штрафних балів, його посвідчення вилучають. При цьому не має значення, скільки часу залишилось до закінчення терміну дії балів, нарахованих за найдавніше порушення, навіть якщо це був 1 день. Після вилучення водійського посвідчення водій повинен повторно записатися та пройти водійські іспити, що включають теоретичну та практичну частини. У разі успішного складання штрафні бали анулюються, а посвідчення повертається. Якщо штрафні бали набрав водій-початківець (стаж керування менше 1 року), або коли більш досвідчений водій не зміг скласти екзамен, обов'язковим стає проходження повного курсу навчання для подальшого допуску до екзамену.

## Довготривале позбавлення посвідчення водія

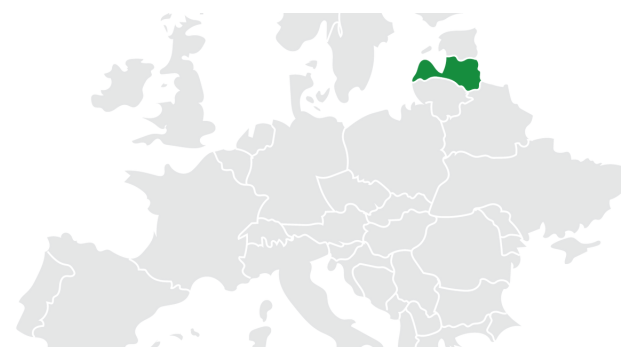
Окрім набрання балів, у Польщі існує перелік серйозних порушень ПДР, за які суд може одразу призначити позбавлення права керування, незважаючи на наявну кількість штрафних балів, оскільки позбавлення є окремою санкцією за ці порушення:

	Керування в стані алкогольного сп'яніння;
	Відмова від проходження алкотестеру;
	Залишення місця ДТП;
	Перевищення дозволеної швидкості на понад 50 км/год в населеному пункті;
	Ігнорування вимоги поліцейського про зупинку.

Враховуючи обставини й попередню історію правопорушень, суд може позбавити водія права керування на тривалий термін – 6, 12, 24 місяці, а інколи й пожиттєво. В разі, якщо термін позбавлення права керування склав менше ніж 1 рік, після спливання терміну водію повертають посвідчення водія без потреби складати іспит. При позбавленні права керування більше ніж на 1 рік, перескладання іспиту є обов'язковим.

Інформація про осіб, які були позбавлені права керування, вноситься в Центральний реєстр водіїв.

## ЛАТВІЯ



Система нормативно-правових актів Латвії, що регулюють сферу безпеки дорожнього руху, складається із [Права \(закону\) про дорожній рух від 1997 року \(зі змінами\)](#)<sup>14</sup> та [Правил застосування систему підрахунку балів за правопорушення](#), що затверджені урядом.<sup>15</sup> Види й розміри адміністративних стягнень закріплені в [Законі про адміністративну відповідальність](#).<sup>16</sup> Деякі тяжкі порушення і санкції за них передбачені в [Кримінальному праві](#).<sup>17</sup>

**Розмір штрафів** визначено у штрафних одиницях (soda vienībām). Одна штрафна одиниця, відповідно до ст. 16 Закону про адміністративну відповідальність, становить 5 євро. Розмір штрафів визначено на рівні закону в Праві про дорожній рух в рамковому форматі (від ... до).

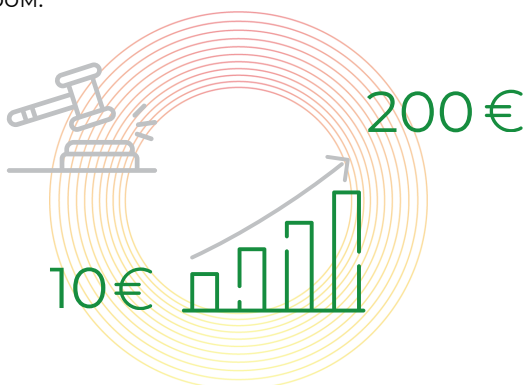
<sup>14</sup> Закон Латвійської Республіки від 01.10.1997 «Про дорожній рух»: <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums#p51>

<sup>15</sup> Постанова Кабінету Міністрів (Латвії) № 551 від 21 червня 2004 р. (прот. № 38 § 22) «Правила застосування системи підрахунку балів за порушення»: <https://likumi.lv/doc.php?id=90540>

<sup>16</sup> Закон Латвійської Республіки від 25.10.2018 «Про адміністративну відповідальність»: <https://likumi.lv/ta/id/303007-administrativas-atbildibas-likums>

<sup>17</sup> Кримінальне право Латвійської Республіки від 17.06.1998: <https://likumi.lv/ta/id/88966-kriminallikums>

Мінімальний розмір штрафу у Латвії складає 10 євро (2 штрафні одиниці), наприклад, за перевищення швидкості до 10 км/год або невиконання вказівника повороту при зміні напрямку руху. Максимальний штраф складає 2000 євро (400 штрафних одиниць) і накладається за такі порушення, як неодноразове ігнорування вимоги про зупинку, керування в стані сп'яніння із концентрацією алкоголю понад 1,5 проміле або втручання в роботу одометра. Накладення штрафу не звільняє водія від інших видів відповідальності, якщо вони передбачені – наприклад позбавлення права керування транспортним засобом.



### Штрафні бали.

В Латвії гранична кількість штрафних балів складає 16 балів, а для водіїв зі стажем до 2 років – 10 балів. Бали автоматично списуються після спливання 2 років з моменту скоєння порушення, окрім тяжких правопорушень, за які передбачено нарахування 8 балів. Якщо за одне правопорушення нараховані 8 балів, вони списуються тільки через 5 років.

Мінімальна кількість балів, які можна набрати за один раз становить 1 бал (наприклад, порушення правил буксирування або перевезення вантажів), максимальна – 8 балів (керування у стані сп'яніння або неодноразове ігнорування вимоги про зупинку).

Коли водій набирає штрафні бали, держав комунікує з ним таким чином:

- При набранні 4 балів водій отримує сповіщення на електронну пошту.
- При набранні 8 балів водій отримує запрошення протягом 6 місяців пройти спеціальні навчальні курси. При успішному проходженні, водію списується 2 бали. При відмові або неповному проходженні, додатково нараховуються 2 бали.
- При набранні 12 балів водій отримує запрошення на складання теоретичного та практичного іспитів. При успішному складанні 2 бали списується, при невдалому або відмові – нараховується 2 додаткових бали.

### Позбавлення права керування

















При набранні 16 балів (для водіїв зі стажем до 2 років – 10 балів), водій позбавляється права керування на 1 рік. Водійське посвідчення необхідно здати на зберігання протягом 20 днів з моменту повідомлення. Через рік необхідно успішно скласти теоретичний і практичний іспит, щоб повернути посвідчення водія.

Якщо водій набрав 16 балів двічі впродовж 10 років, він позбавляється права керування безстроково. Відновити його можна не раніше, ніж через 5 років, пройшовши такі ж процедури, як і для кандидата на отримання водійського посвідчення: повний курс навчання в автошколі, медична комісія, теоретичний і практичний іспит.

У Латвії, як і в Польщі, існують деякі порушення, за які водія може бути позбавлено посвідчення водія за рішенням суду, незважаючи на наявну в нього кількість балів. Це можливо за керування в стані алкогольного сп'яніння.

Таблиця 2.

**Розміри штрафів за порушення ПДР в Латвії відповідно до Закону про адміністративну відповідальність:**

	Порушення	Розмір штрафу, євро	Штрафні бали
	Перевищення швидкості:		
	на 11-20 км/год	20-40	-
	21-30 км/год	40-80	1
	31-40 км/год	80-160	2
	41-50 км/год	160-440	3
	51-60 км/год	240-640	4
	понад 61 км/год	720-960	5
	Керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння:		
	від 0,2 до 0,5 проміле	210-430	6
	від 0,5 до 1 проміле	430-640	8
	від 1 до 1,5 проміле	850-1400	8
	понад 1,5 проміле	1200-2000	8
	Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника	30-140	4
	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	30-140	2
	В'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений	140-280	4
	Залишення місця ДТП	70-700	4
	Ненадання пріоритету (порушення правил проїзду перехресть)	15-70	2
	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами	30	1
	Порушення правил перевезення дітей	30-70	2
	Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, необладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук	25-100	1
	Порушення правил обгону й зустрічного роз'їзду	40-140	2
	Порушення правил перевезення вантажів	55	4
	Порушення вимог дорожніх знаків і розмітки проїзної частини доріг	30-55	2
	Порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками	55	3
	Керування транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов	55-120	-
	Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції	30-70	2

## МОЛДОВА



Питання врегулювання основних правил дорожнього руху та правил поведінки водіїв визначається [Законом «Про безпеку дорожнього руху»](#)<sup>18</sup> та [Постановою Уряду «Про затвердження Правил дорожнього руху»](#).<sup>19</sup> Подібно до України, види санкцій за порушення визначені у [Кодексі Республіки Молдова про правопорушення](#),<sup>20</sup> де зафіксовані і штрафи, і штрафні бали, й інші види стягнень.

В Молдові штрафи визначені у формі діапазону та в умовних одиницях: наприклад, штраф може становити від 9 до 18 умовних одиниць. Одна умовна одиниця станом на 2024 рік дорівнює 50 леїв (відповідно до статті 34 Кодексу). Крім того, в цьому ж Кодексі визначено кількість штрафних балів, передбачених за правопорушення. Штрафні бали існують в практиці Молдови з 2008 року. Точна сума штрафу визначає уповноважена особа (інспектор) під час складення протоколу про правопорушення або рішенням суду. Деякі порушення ПДР тягнуть за собою кримінальну відповідальність відповідно до [Кримінального кодексу Республіки Молдова](#),<sup>21</sup> зокрема керування транспортом у стані сп'яніння, організація та участь у незаконних перегонах, самовільне залишення місця ДТП, фальсифікація ідентифікаційних номерів транспортного засобу.

### Штрафи за порушення правил руху

Штрафи за порушення правил руху варіюються в Молдові від 50 леїв (приблизно 2,5 євро) за дрібні порушення, такі як брудний номерний

знак, до 4500 леїв (бл. 230 євро) за грубі порушення, такі як передача керування особою без водійського посвідчення. Кримінальне правопорушення, таке як керування в стані сп'яніння, може призвести до штрафу до 25 000 леїв (1300 євро). Накладення штрафу не звільняє від інших видів покарань, наприклад, позбавлення права керування, громадських робіт чи арешту.

### Штрафні бали

Штрафні бали накладаються в Молдові за 30 порушень правил руху як додаткове стягнення до грошових штрафів. Бали анулюються через 6 місяців після скоєння правопорушення. Гранична кількість штрафних балів у Молдові – 15.

### Позбавлення права керування

Перевищення ліміту у 15 балів призводить до автоматичного позбавлення права керування на 30 днів. При повторному повторному накопиченні 15 балів протягом наступних 6 місяців водій позбавляється права керування вже на 90 днів. Якщо ж водій знов накопичив 15 балів протягом наступних вже не 6, а 12 місяців – термін позбавлення складає вже 180 днів.

У Молдові, як і в Польщі та Латвії, за окремі види порушень можливе позбавлення посвідчення водія за рішенням суду, незалежно від накопичених штрафних балів. Це, наприклад, перевищення обмежень швидкості на понад 61 км/год, невиконання вимоги поліції щодо зупинки транспортного засобу, створення аварійної ситуації, що наразила на небезпеку пішоходів тощо.

Позбавлення права керування не застосовується до осіб з інвалідністю, для яких транспортний засіб є єдиним засобом пересування.

<sup>18</sup> Парламент Республіки Молдова, Закон №131 від 06.07.2007 про безпеку дорожнього руху: [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=110119&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=110119&lang=ro)

<sup>19</sup> Уряд Республіки Молдова, Постанова №357 від 13.05.2009 про затвердження Правил дорожнього руху: [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=141404&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141404&lang=ro)













<sup>20</sup> КОД № 218 від 24.10.2008, Кодекс Республіки Молдова про правопорушення: [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=139977&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=139977&lang=ro)

<sup>21</sup> КОД № 985 від 18.04.2002, Кримінальний кодекс Республіки Молдова: [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=140340&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=140340&lang=ro)



Таблиця 3.

Розмір штрафів та штрафних балів за порушення Правил дорожнього руху в Молдові відповідно до Кодексу про правопорушення:

	Порушення	Розмір штрафу, леї	Штрафні бали
	Перевищення швидкості:		
	на 10-20 км/год	600-900	3
	21-40 км/год	900-1200	4
	41-60 км/год	1500-1800	5
	61-80 км/год	2250-2500	Позбавлення права керування на 30-45 днів
	понад 81 км/год	3750-5000	Позбавлення права керування на 60-90 днів
	Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника	750-900	3
	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1500-1800	5
	Ненадання пріоритету (порушення правил проїзду перехресть)	500-600	2
	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами	450-600	3
	Порушення правил перевезення дітей	450-600	3
	Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук	450-600	3
	Порушення правил перевезення вантажів	750-900	2
	Порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками	150-300	2
	Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції	750-900	4
	Експлуатація транспортних засобів з правим кермом (крім випадків міжнародного руху)	450-750	3
	Експлуатація транспортних засобів з несправностями рульової, гальмівної систем, несправними приладами освітлення та сигналізації	450-600	3
	Тонування лобового та передніх бокових вікон, що суперечить ПДР	600-1200	3

	Відсутність полісу обов'язкового страхування цивільної відповідальності	<b>1500-3000</b>	<b>3</b>
	Управління транспортним засобом з нерозбірливим, нестандартним реєстраційним номерним знаком або з реєстраційним номерним знаком, розміщеним з порушенням вимог стандарту	<b>150-300</b>	<b>2</b>
	Управління транспортним засобом з відсутнім номерним знаком	<b>750-900</b>	<b>4</b>
	Непозначення транспортного засобу розпізнавальним знаком відповідно до положень Правил дорожнього руху, недотримання вимог щодо використання освітлювальних приладів у нічний час або в умовах обмеженої видимості	<b>150-300</b>	<b>2</b>
	Добровільна передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває під впливом алкоголю або у стані сп'яніння, викликаного алкоголем, що перевищує мінімально допустимий рівень, встановлений законом, або у стані сп'яніння, викликаного наркотиками та/або іншими речовинами, що викликають сп'яніння, якщо це діяння не є злочином	<b>17500-25000</b>	<b>6</b>
	Недотримання правил дорожнього руху, що стосуються буксирування транспортних засобів, перевезення пасажирів і вантажів або навчання водінню транспортного засобу	<b>750-900</b>	<b>2</b>
	Порушення водієм транспортного засобу положень Правил дорожнього руху або норм завбачливого водіння, вчиненого за допомогою агресивного водіння	<b>1500-2000</b>	<b>5</b>
	Порушення водіями транспортних засобів правил дорожнього руху, що спричинило незначне пошкодження транспортних засобів, вантажів, доріг, дорожніх та інших споруд чи іншого майна, або заподіяння незначних тілесних ушкоджень	<b>900-1200</b>	<b>5</b>
	Порушення правил дорожнього руху, що спричинило заподіяння потерпілому легкого тілесного ушкодження, або суттєве пошкодження транспортного засобу, вантажів, доріг, дорожніх та інших споруд або іншого майна	<b>1500-2000</b>	<b>6</b>
	Участь водіїв транспортних засобів у невирішеному русі групою (за винятком офіційних кортежів) по автомобільних дорогах загального користування, що створило перешкоди дорожньому руху	<b>2250-3000</b>	<b>3</b>

---

## Особливості імплементації

З експертного інтерв'ю, проведеного авторами, стало відомо, що системні зміни в Молдові почалися з 2009 року із затвердженням нового Кодексу про правопорушення, адже до того часу діяв ще кодекс часів СРСР з численними змінами. Це дало позитивні результати для безпеки руху: у 2008 році було понад 500 загиблих в ДТП, а в 2023 році показник склав 254 осіб (зменшення на близько 50%). Новий Кодекс посилив відповідальність за перевищення швидкості та впровадив систему штрафних балів. Для посилення стримуючого ефекту системи штрафних балів, у 2020 році строк автоматичного анулювання балів зменшили з 1 року до 6 місяців.

Згідно зі змінами 2023 року, стаття 451-5 Кодексу передбачає зменшення штрафу на 50% у разі «згоди на співпрацю». Це значно розвантажує судову систему через зменшення кількості охочих подати апеляцію. Ба більше, якщо штраф сплачений упродовж 3 робочих днів, діє додаткова знижка у 50%. Тобто якщо водій хоче, він може сплатити лише 25% від номінального передбаченого штрафу. Однак штрафні бали нараховуються в повному обсязі. У комплексі це справляє позитивний ефект на поведінку за кермом без надмірного фінансового навантаження.

Штрафи й штрафні бали накладаються лише на фізичних осіб, які були за кермом, і не накладаються на юридичних осіб (власників). Якщо порушення зафіксовано в автоматичному режимі, то власнику транспортного засобу приходить лист, і він має 15 днів на те, щоб повідомити, хто був за кермом.

Водії можуть переглядати кількість своїх балів та інформацію про правопорушення через «Електронний кабінет громадянина» на урядовому порталі.

## Порівняння Польщі, Латвії й Молдови

Три розглянуті держави мають власні рішення щодо рівня нормативно-правових актів, на якому затверджуються ключові положення державної політики щодо ПДР та санкцій за порушення ПДР:



**Таблиця 4.****Рівні затвердження документів державної політики в розглянутих державах Центральної та Східної Європи:**

Вид документу	Польща	Латвія	Молдова
Правила дорожнього руху затверджуються	Парламент (Закон)	Парламент (Закон)	Постанова уряду
Штрафні бали передбачені	Парламент (Закон)	Парламент (Закон)	Парламент (Кодекс)
Розмір і порядок накладання штрафних балів	Міністерство внутрішніх справ	Постанова уряду	Парламент (Кодекс)

Розглянуті держави мають відмінні граничні суми штрафних балів, та різні терміни чинності нарахованих балів:

**Таблиця 5.****Порівняння головних підходів до штрафних балів та позбавлення права керування у розглянутих державах Центральної та Східної Європи:**

	Польща	Латвія	Молдова
Гранична кількість балів	24	16	15
Найбільша одноразова кількість балів	15	8	6
Термін дії штрафних балів	1 рік	2 роки	6 місяців
Термін позбавлення права керування при набрані балів	До складання іспиту	1 рік	30 днів (при рецидиві – 120 та 180 днів)
Вимоги для повернення (відновлення) посвідчення водія, крім спливання терміну	Складання іспитів	Складання іспитів	Відсутні
Можливість «списати» частину балів через проходження спеціальних навчальних програм	Наявна	Наявна	Відсутня

## 4. Огляд законодавчих ініціатив в Україні за період 2015-2024 років

---

8 серпня 2015 року набув чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»,<sup>22</sup> яким було вперше запроваджено новий вид стягнення – штрафні бали. Це була урядова ініціатива в рамках ширшої поліцейської реформи.

Згідно із зазначеним законом кожному водієві з початку року і до кінця року надавалося б 150 балів, від яких мали б віднімати певну кількість балів за кожне порушення. Штрафні бали мали би накладатися лише за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Розмір стягнення за одне таке правопорушення мав становити 50 штрафних балів. Після вичерпання усіх штрафних балів за один рік на водія накладалися б стягнення у виді штрафу. Таким чином, впроваджена система запроваджувала не додаткове стягнення для водія, а фактично узаконювала право вчинити щонайменше три порушення Правил дорожнього руху, які могли фіксуватися в автоматичному режимі без накладення жодних санкцій (за винятком самих штрафних балів).

Більше того, як зазначило у Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України у [своєму висновку](#),<sup>23</sup> після закінчення нарахованих штрафних балів водії можуть вдаватися до певних хитрощів. Наприклад, попросити свою дружину, сина, друга (або інших осіб, у яких є певна кількість невикористаних штрафних балів) звернутися до відповідних органів і повідомити, що відповідного числа саме вони були за кермом автомобіля, власнику якого нараховали штрафні бали. В цьому випадку водій-порушник зможе уникнути стягнення у виді штрафу.

Такий підхід фактично стимулював порушувати Правила дорожнього руху та суперечив

превентивній функції будь-якого стягнення, а саме запобіганню вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

Зазначена система не була втілена на практиці й проіснувала «на папері» майже 5 років, блокуючи запровадження системи автоматичної фіксації. 24 квітня 2020 року набув чинності [Закон України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо штрафних балів»](#),<sup>24</sup> яким штрафні бали, як вид стягнення, були вилучені з Кодексу.

05 січня 2022 року у Верховній Раді України група народних депутатів зареєструвала [проект закону «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»](#) (реєстр. № 6502 від 05.01.2022).<sup>25</sup>

Цим законопроектом пропонується запровадити систему нарахування штрафних балів за порушення правил дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі. Накопичення водієм певної кількості штрафних балів призведе до тимчасової зупинки дії посвідчення водія та необхідності скласти теоретичний та практичний іспит (знання правил дорожнього руху та навички водіння) для його відновлення. При цьому нарахування штрафу (як санкції за порушення ПДР) та штрафних балів відбувається одночасно.

Кількість штрафних балів залежить від рівня суспільної небезпеки порушень та становить від одного до п'яти за кожне правопорушення (крім чотирьох балів, нарахування яких не передбачено). Нараховані за кожне правопорушення штрафні бали анулюються через один рік (365 днів). Гранична сума штрафних балів складає 12, а для водіїв зі стажем до одного року – 8.

---

<sup>22</sup> Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 596-VIII від 14.07.2015: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19#n44>

<sup>23</sup> Висновок Головного науково-експертного управління Верховної Ради України від 19.05.2015: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2562&skl=9](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2562&skl=9)

<sup>24</sup> Закон України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо штрафних балів» №566-IX від 24.04.2020: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/566-20#Text>

<sup>25</sup> Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 6502 від 05.01.2022: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38729>

**Таблиця 6.**

**Пропонована система нарахування штрафних балів відповідно до законопроєкту № 6502 від 05.01.2022 р.**

№	Порушення ПДР	Кількість балів
1	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами	1
2	Порушення правил перевезення дітей	1
3	Керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів	2
4	Повторне протягом року керування транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в Україні в установленому порядку	2
5	Повторне протягом року порушення правил перевезення дітей	2
6	Перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину	2
7	Порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг	2
8	Порушення правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів	2
9	Порушення правил зупинки, стоянки	2
10	Порушення правил проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками	2
11	Порушення правил проїзду перехресть	2
12	Порушення правил зупинок транспортних засобів загального користування	2
13	Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника	2
14	Порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду	2
15	Порушення правил безпечної дистанції або інтервалу	2
16	Розташування транспортних засобів на проїзній частині	2

17	Порушення правил руху автомагістралями	2
18	Порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів	2
19	Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести переговори без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання)	2
20	Порушення правил навчальної їзди	2
21	Порушення правил руху через залізничний переїзд	2
22	Керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації	3
23	Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями	3
24	Ненадання переваги маршрутним транспортним засобам, у тому числі порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів	3
25	Порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху	3
26	Перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину	5
27	Порушення, перелічені у п. 6-20, 23-26 цієї таблиці, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян	5
28	Залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні	5
29	В'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений	5

Нарахування штрафних балів здійснюють уповноважені посадові особи Національної поліції одночасно з набранням законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Інформація про кількість нарахованих штрафних балів вноситься до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також відображається у Єдиному державному веб-порталі електронних послуг.

У разі нарахування водію дванадцяти і більше штрафних балів (якщо посвідчення водія видано вперше менш ніж рік тому – восьми і більше), уповноважена посадова особа Національної поліції виносить вмотивоване рішення про тимчасове зупинення дії посвідчення водія. Дія посвідчення водія буде вважатися тимчасово зупиненою до моменту, коли такий водій успішно складе теоретичний і практичний іспит.

Також варто зауважити, що 28 червня 2024 року у Верховній Раді України було зареєстровано [проект Кодексу про адміністративні проступки](#), яким пропонується суттєво переглянути систему санкцій за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Однак положення про штрафні бали у ньому відсутні.

Тож тема запровадження системи штрафних балів не є новою для законодавчих ініціатив. Однак у законодавчих ініціативах у 2015 та 2022 році, спостерігається різний підхід до системи штрафних балів:

**1** система штрафних балів у 2015 році була фактично системою узаконення вчинення щонайменше трьох порушень Правил дорожнього руху протягом року без настання будь-яких негативних наслідків для порушника. Запропонована система штрафних балів у 2022 році, навпаки, зможе, у разі її запровадження, виконувати превентивну функцію відносно повторності вчинення порушень Правил дорожнього руху, оскільки накопичення штрафних балів призводитиме до тимчасового зупинення дії посвідчення водія;

**2** у 2015 році штрафні бали мали застосовуватися лише до порушень, зафіксованих в автоматичному режимі. У 2022 році пропонується запровадити протилежний підхід та застосувати штрафні бали лише щодо порушень, зафіксованих не в автоматичному режимі.



<sup>26</sup> Проект Кодексу про адміністративні проступки №11386 від 28.06.2024: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/44507>



## 5. Пропонована державна політика для України

Наведена далі пропозиція державної політики базується на:

- 1** аналітичному огляді міжнародних рекомендацій та найкращих практик, що був здійснений у 2022 році, результати якого були опубліковані українською мовою;<sup>27</sup>
- 2** результатах експертної дискусії «Перспективи запровадження в Україні системи штрафних балів за порушення ПДР», проведеної у травні 2023 року за участі 20 осіб, зокрема представників Верховної Ради, центральних органів виконавчої влади та громадянського суспільства;<sup>28</sup>
- 3** вивченні й аналізі національних практик трьох держав східної Європи – Польщі, Латвії та Молдови, результати якого викладені у цьому документі.

В цьому розділі описується система, запропонована для реалізації в Україні, яка поєднує в собі рекомендації міжнародних досліджень та настанов, досвід проаналізованих держав центральної й східної Європи, існуючі законодавчі напрацювання України. В наступному розділі описаний юридично-правовий шлях до запровадження цієї системи.

### Вихідні положення запровадження державної політики

Автори дослідження вважають за необхідне, обговорюючи нюанси й шлях до запропонованої реформи, виходити з наведених нижче принципів положень:

- **Штрафні бали є додатковим стягненням (санкцією), а не «мірою відповідальності» або «величиною».** Штрафні бали є додатковим механізмом впливу на поведінку учасників дорожнього руху через стримання від повторних порушень та від грубих порушень ПДР. Штрафні бали не повинні бути варіативним, замінним чи опціональним стягненням, а повинні бути обов'язковою санкцією на додачу до грошового штрафу. Спроби визначити штрафні бали як абстрактну величину, відмінну від стягнень, які здійснювались у законодавчих ініціативах раніше, не знайшли розуміння у Головного науково-експертного управління Верховної Ради України та не мають шансів на успішне втілення.
- **Найголовнішим елементом системи штрафних балів є позбавлення права керування у разі накопичення граничної кількості штрафних балів.** Самі по собі штрафні бали не відіграють суттєвої ролі. Засобом стримування водія від вчинення повторних правопорушень є суттєві негативні наслідки у разі накопичення надмірної кількості штрафних балів, а саме: позбавлення права керування на певний час, необхідність повторно проходити навчання, здавати іспити та отримувати нове посвідчення водія.
- **Штрафні бали повинні застосовуватись до порушень незалежно від режиму фіксації.** Система автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні, що розбудовується з 2019 року, станом на 2023 рік включала 265 діючих камер. Вони вважаються найбільш дієвим засобом контролю й їхня кількість зростає. Водночас, через низькі штрафи деякі водії не звертають увагу на ці камери. За даними Департаменту патрульної поліції, є водії, які за кілька місяців по 25-30 разів притягуються до відповідальності. «Тому ми неодноразово з представниками законодавчої гілки влади обговорювали питання врегулювання цього аспекту та введення штрафних балів», –

<sup>27</sup> «Аналітичний звіт щодо систем стягнень за порушення Правил дорожнього руху в Україні та міжнародній практиці» - В.Загреба, М.Шульга, І.П'ятак, ЦЕДЕМ, 2022: <https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/Analitichnyj-zvit-shhodo-system-styagnen-za-porushennya-PDR-v-Ukrayini-ta-mizhnnarodnij-praktytsi.pdf>

<sup>28</sup> «Штрафні бали за порушення ПДР: ЦЕДЕМ в рамках Кампанії «За безпечні дороги» провів експертну дискусію» - ЦЕДЕМ, 08.05.2023: <https://cedem.org.ua/news/shtrafni-baly-za-porushennya-pdr/>

---

повідомляв перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький в інтерв'ю у червні 2024 року.<sup>29</sup> Крім того, сценарій, за якого штрафи будуть накладатися лише коли водія зупиняє інспектор поліції, але не будуть накладатися за автоматично зафіксовані порушення, порушує базовий правовий принцип – принцип справедливості. За однакове правопорушення повинні накладатися однакові санкції, незалежно від технології фіксації.

- **Персоналізована відповідальність** і обов'язок власника ТЗ правдиво повідомити інформацію про водія, який керував ТЗ. Ідея нараховувати штрафні бали юридичним особам – власникам транспортних засобів або керівникам такої юридичної особи – суперечить логіці й меті застосування балів. Тому відповідальність має накладатися виключно на водія, який вчинив правопорушення. А власник автомобіля чи керівник юридичної особи повинні мати юридичний обов'язок знати, хто керував транспортним засобом в кожен момент часу, і повідомити цю інформацію на вимогу поліції.
- **Ризики шахрайства з балами переоцінені.** Досвід держав Східної Європи, які близькі до України за правовою культурою, рівнем достатку та іншими параметрами, показав, що проблема «чорного ринку» штрафних балів у них не була зафіксована через дві причини: сама конструкція системи не спонукає до таких дій, а висока ймовірність виявлення та притягнення до кримінальної відповідальності є стримувальними факторами. Тому немає підстав очікувати, що «продаж штрафних балів» набуло помітного характеру в Україні, і таке побоювання не повинно бути приводом для незапровадження системи.
- **Ітераційний підхід.** Дослідження практик держав Східної Європи свідчить, що важливо уникнути «паралічу від аналізу» і виходити з думки, що встановлена державою кількість штрафних балів, їхній термін дії, й інші показники не мають бути константою, а є скоріше «стартовими налаштуваннями» системи, які можна змінювати.

Після запровадження першої версії системи в юридичному полі і фактичної практики, доцільним буде щорічний аналіз даних про зареєстровані ДТП, зафіксовані порушення Правил дорожнього руху та накопичені водіями бали. На підставі такої аналітики можна робити обґрунтовані висновки про ступінь ефективності нової державної політики й ухвалювати поінформовані рішення про збільшення кількості балів за певні порушення, зміну тривалості їх дії та інші елементи системи.

- **Квасізштрафні бали як проміжний крок.** Запровадження штрафних балів є комплексним питанням, яке потребує не тільки внесення змін до законодавства, а й запровадження технічних рішень, які дозволять ефективно адмініструвати систему, у якій фіксуватимуться штрафні бали для кожного водія, який вчинив відповідні правопорушення. Це потребуватиме не тільки політичної волі народних депутатів, а й забезпечення відповідного фінансування, що під час повномасштабної війни може бути складним завданням. Як проміжний етап до запровадження штрафних балів, доцільно розглянути варіант внесення змін до КУпАП, якими посилюватиметься адміністративна відповідальність за повторне вчинення грубих правопорушень, за які б нараховувалася максимальна кількість штрафних балів у разі запровадження такої системи.

## Порушення, за які слід нараховувати штрафні бали

Загальний принцип полягає в тому, що бали нараховуються за небезпечні порушення, тобто такі, які збільшують ймовірність настання ДТП або важкість наслідків ДТП у разі його настання. Наприклад, ремені безпеки, мотошоломи та дитячі крісла зменшують ступінь травм, а їх невикористання – навпаки. Штрафні бали не повинні нараховуватися за види порушень, не пов'язані зі створенням загрози – наприклад, несплату за паркування, забруднений номерний знак чи несправність його підсвітки. Перелік порушень, за які пропонується нараховувати штрафні бали, та кількість таких балів, наведений нижче.

---

<sup>29</sup> «Білошицький: Понад 41% всіх ДТП — це перевищення дозволеної швидкості руху» - Українське Радіо, 06.06.2024: <https://ukr.radio/news.html?newsID=104489>

Таблиця 7.

**Пропозиція щодо нарахування штрафних балів за порушення ПДР в Україні:**

#	Порушення	Кількість балів
<b>1</b>	<b>Перевищення встановленого обмеження швидкості:</b>	
	11–20 км/год	<b>1</b>
	21–30 км/год	<b>2</b>
	31–40 км/год	<b>4</b>
	41–60 км/год	<b>5</b>
	61–80 км/год	<b>8</b>
	понад 80 км/год	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Порушення правил проїзду пішохідних переходів</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Ненадання пріоритету (порушення правил проїзду перехресть)</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Порушення правил обгону й зустрічного роз'їзду</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>В'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений</b>	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>Залишення місця ДТП</b>	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами</b>	<b>5</b>
<b>10</b>	<b>Порушення правил перевезення дітей</b>	<b>5</b>
<b>11</b>	<b>Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, необладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук</b>	<b>5</b>
<b>12</b>	<b>Порушення, що призвели до створення аварійної обстановки</b>	<b>6</b>
<b>13</b>	<b>Порушення правил перевезення вантажів</b>	<b>6</b>
<b>14</b>	<b>Порушення вимог дорожніх знаків і розмітки проїзної частини доріг</b>	<b>4</b>
<b>15</b>	<b>Порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками</b>	<b>4</b>
<b>16</b>	<b>Порушення правил безпечної дистанції або інтервалу</b>	<b>4</b>
<b>17</b>	<b>Скоєння ДТП (порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів)</b>	<b>4</b>
<b>18</b>	<b>Керування транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов</b>	<b>4</b>
<b>19</b>	<b>Ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції</b>	<b>4</b>

---

## Кількість штрафних балів й система їх накопичення

Пропонується запровадити систему штрафних балів, в якій гранично допустима кількість балів складає 24 бали. Бали, нараховані за кожне порушення, автоматично анулюються після спливання одного року з дня винесення рішення про їх нарахування.

Бали накладаються лише на фізичну особу, що керувала транспортним засобом. Якщо правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, то бали накладаються на власника, окрім випадків, коли власник заздалегідь повідомив про передачу права керування третій особі. При цьому у власника та у водія, якому передане право керування, має бути обов'язок повідомляти поліцію про передачу права керування.

В разі набрання водієм 24 або більше балів протягом періоду 365 днів, до водія застосовується позбавлення права керування транспортними засобами на період 6 місяців з подальшим складання іспитів для підтвердження права керувати.

Інформація про накладені бали вноситься в паперові форми та електронні бази даних під час оформлення порушення ПДР (постанова). Інформація про отримані й накопичені бали повинна бути відома водію через електронні системи, в яких водій зараз може перевіряти інформацію про накладені штрафи.

## Порушення, зафіксовані в автоматичному режимі

За такі порушення необхідно передбачити накладення санкцій так само, як і за зафіксовані в інші способи. Особливо це стосується перевищення встановленої швидкості та проїзду на заборонний сигнал світлофора.

В дискусіях виникають питання про випадки, коли автомобілем керував не власник або власником є юридична особа. Для відповіді на це питання існує таке системне рішення на основі міжнародного досвіду: власник автомобіля несе юридичний обов'язок достеменно знати, яка фізична особа керувала автомобілем в кожен проміжок часу. В разі накладення адміністративного стягнення за порушення, зафіксоване в автоматичному режимі, власник транспортного засобу зобов'язаний повідомити органи поліції про особу водія та надати її ідентифікаційні дані.

В разі ненадання такої інформації після більше ніж однієї вимоги органів національної поліції, таке діяння має кваліфікуватися як злісна непокоря законному розпорядженню або вимозі поліцейського в порядку ст. 185 КУпАП, за яку передбачено громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин; адміністративний арешт на строк до п'ятнадцяти днів; виправні роботи на строк від одного до двох місяців з відрахуванням двадцяти процентів заробітку; та накладення штрафу від восьми до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

## Система запобігання шахрайству зі штрафними балами

Існує думка, що накладення штрафних балів в автоматичному режимі призведе до маніпуляцій й появи «чорного ринку» балів. Мовляв, водії-порушники для уникнення накопичення балів, за домовленістю з іншою особою, що має посвідчення водія, будуть подавати в органи Нацполіції фіктивну інформацію, нібито за кермом в момент правопорушення була інша особа.

Досвід Молдови, Латвії і Польщі показав, що таких схем шахрайства зі штрафними балами виявлено не було, оскільки були існуючі й додаткові юридичні запобіжники.

- 1 Надання неправдивої інформації про особу, що керувала автомобілем, з метою уникнення відповідальності кваліфікуються як шахрайство і тягне кримінальну відповідальність, а всі учасники й обставини цих махінацій задокументовані органами поліції. Таке кримінальне провадження майже гарантує подальшу судимість для обох учасників схеми, а це значно зменшує кількість охочих займатися таким, до того ж, коли вигода мізерна;
- 2 Гранична межа балів на кожную особу обмежена, тому навіть якби така особа і хотіла «продати» свою квоту балів комусь іншому, вона може це зробити лише декілька разів на рік, що не призведе до значної матеріальної вигоди для такої особи, яка б переважала ризик ймовірної кримінальної відповідальності. Тим більше, якщо для відновлення права керування особа має потім понести матеріальні й часові затрати на складання іспитів;

**3** Органи поліції мають базу даних, в якій програмними методами можна автоматично ідентифікувати фізичних осіб, котрі багато разів фігурують в матеріалах як такі, що керували чужими автомобілями. Інспектори можуть переглядати ці файли в ручному режимі й в разі підозри шахрайських дій ініціювати розслідування.

### **Керування транспортними засобами особами, що позбавлені права керування**

Законодавство повинно містити дуже суворі санкції щодо осіб, які продовжують керувати транспортним засобом після позбавлення такого права. Наприклад, у Німеччині та Польщі таке правопорушення є кримінальним й карається ув'язненням.

В Україні за таке правопорушення передбачена адміністративна відповідальність у вигляді штрафу 20 400 гривень та додаткового терміну позбавлення права керування, а за повторне порушення 40 800 грн. Це не є кримінальною відповідальністю, але суворість санкцій є мінімально достатньою для запровадження системи штрафних балів.



## 6. Втілення пропонованої політики: зміни до законодавства України

### Кодекс України про адміністративні правопорушення

Штрафні бали є додатковим правовим наслідком адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідно до [висновку Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України](#) № 16/03-2022/28859 від 01.02.2022;<sup>30</sup> штрафні бали за своєю правовою природою є адміністративним стягненням. У зв'язку із цим, необхідним є внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), який визначає адміністративну відповідальність особи за вчинення правопорушення.

Цей документ на основі вивчення досвіду інших держав пропонує довгий перелік порушень, за які пропонується нараховувати штрафні бали, та відмінну кількість цих балів за кожне порушення (від 1 до 15). Цей диференційований підхід базується на різному ступені суспільної загрози, яку створюють різні порушення ПДР.

В чинній редакції КУпАП відносно порушень ПДР застосований протилежний принцип – узагальнення й групування, коли багато порушень згруповано в одну статтю або одну частину статті. При цьому критерієм групування не є ступінь суспільної загрози.

Отже, необхідними видаються зміни до КУпАП у вигляді виокремлення в окремі частини різних порушень ПДР залежно від ризиків, які відповідне порушення несе життю та здоров'ю учасників дорожнього руху. Відповідно, за них слід передбачити різний рівень стягнень (як грошових штрафів, так і штрафних балів). Також це дуже допоможе подальшому моніторингу й аналізу результативності роботи органів Національної поліції та ефективності застосування балів.

Виходячи з викладеного, проєкт змін до КУпАП у разі запровадження штрафних балів повинен передбачати внесення змін до:

загальної частини, які передбачатимуть такий вид стягнення, як штрафні бали, і можливість позбавлення права керування в разі накопичення визначеної кількості штрафних балів;

- статей КУпАП, які містять диспозицію та санкцію за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. При цьому кожне порушення, за яке пропонується нараховувати штрафні бали, доцільно виокремити в окрему частину (пункт) з метою забезпечення збору статистики та аналізу впливу штрафних балів на безпеку дорожнього руху у розрізі кожного порушення;
- порядку виконання постанов про адміністративне правопорушення, щоб передбачити процедуру нарахування штрафних балів, їхнього сумування та виконання рішення про позбавлення права керування в разі накопичення визначеної кількості штрафних балів.

Якщо Верховна Рада України почне розглядати [проєкт](#) нового Кодексу про адміністративні проступки (від 2024 року), то аналогічні зміни варто внести і до нього.

### Закони України

Окрім КУпАП, необхідно внести зміни до Законів України «Про дорожній рух» і «Про Національну поліцію», які:

- визначатимуть повноваження Кабінету Міністрів України, Міністерства внутрішніх справ України та Національної поліції України, що дозволить забезпечити адміністрування системи обліку штрафних балів;
- надаватимуть повноваження поліції здійснювати нарахування штрафних балів водіям транспортних засобів за вчинення ними правопорушень, вносити інформацію про нараховані штрафні бали до відповідного реєстру;
- передбачатимуть обов'язок власника транспортного засобу та водія повідомити поліцію про передачу права керування від власника транспортного засобу до водія;

<sup>30</sup> Висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України № 16/03-2022/28859 від 01.02.2022. Картка законопроєкту № 6502 від 05.01.2022. Верховна Рада України: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38729>

- механізми ухвалення та реалізації рішення про позбавлення права керування у випадку накопичення водієм визначеної кількості балів;
- порядок повторної здачі іспитів водієм після позбавлення права керування у зв'язку із накопиченням водієм визначеної кількості штрафних балів.

## Підзаконні акти

Після набуття чинності зазначеними законодавчими змінами потрібно ухвалити відповідні підзаконні акти щодо:

- порядку адміністрування системи обліку штрафних балів (може бути визначений на рівні постанови Кабінету Міністрів України або наказу Міністерства внутрішніх справ в залежності від відповідної норми в законі);
- порядку оперативного онлайн-повідомлення про передачу права керування від власника транспортного засобу до водія;
- внесення змін до інструкцій з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- порядку інформування водія про кількість нарахованих штрафних балів;
- порядку ініціювання звернення до суду про позбавлення права керування у випадку накопичення визначеної кількості штрафних балів та подальшого виконання рішення суду.

## Квaziштрафні бали як проміжний крок

Вище був згаданий сценарій запровадження «квaziштрафних балів» як проміжний крок на шляху до запровадження справжньої системи, схожої на ту, яка діє в Польщі або Молдові. Такий варіант передбачає збільшення штрафу у разі вчинення вдруге грубого правопорушення протягом певного періоду часу (наприклад, протягом року) та позбавлення права керування у разі вчинення втретє такого ж правопорушення протягом цього періоду часу. У такому разі потрібним буде лише внесення змін до КУПАП та запровадження норм, якими передбачатиметься така відповідальність.

На основі аналізу, викладеному у цьому документі, автори вважають за доцільне для України розглянути можливість запровадити «квaziштрафні бали». Це могло би бути здійснено як проміжний, антикризовий крок державної політики в умовах воєнного стану. За належного інформаційного супроводу через медіа та підтримки громадських організацій, такий крок має високі шанси справити позитивний вплив на поведінку, а отже, і на безпеку дорожнього руху.

Проекти юридичних документів щодо запровадження «квaziштрафних балів» були розроблені Центром демократії та верховенства права у 2024 році та передані на розгляд народним депутатам України. Відповідно до них, запропоновані такі зміни до КУПАП:



Таблиця 8.

Пропоновані зміни до КУпАП в контексті запровадження  
“квaziштрафних балів”

	Порушення Правил дорожнього руху	Стаття КУпАП	Наявний стан	Пропозиції		
				Перше порушення	2-й раз протягом 1 року	3-й раз протягом 1 року
1	Проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника	Ч. 2 ст. 122	510 грн	510 грн	1020 грн	10200 грн+ позбавлення ПВ 6-12 міс
2	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	Ч. 1 ст. 122	340 грн	340 грн	1020 грн	10200 грн+ позбавлення ПВ 6-12 міс
3	Порушення правил проїзду перехресть (ненадання пріоритету)	Ч. 2 ст. 122	510 грн	510 грн	1020 грн	10200 грн+ позбавлення ПВ 6-12 міс
4	Порушення правил обгону	Ч. 2 ст. 122	510 грн	510 грн	1020 грн	10200 грн+ позбавлення ПВ 6-12 міс



## 7. Заключне слово

---

Стаття 3 Конституції України закріплює, що «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю». Стаття 27 Конституції України доповнює, що кожна людина має невід'ємне право на життя, і обов'язок держави — захищати життя людини.

У цьому звіті наводяться аргументи, що у сфері дорожнього руху право людини на життя не є невід'ємним й не захищається державою на належному рівні. Люди постійно стикаються із загрозою своєму життю, багато людей втрачають життя та здоров'я, в той час, як законодавці не поспішають на захист.

За оцінкою авторів, серйозні зміни в державній політиці України, що стосуються безпеки дорожнього руху, востаннє відбулись близько 10 років тому: поліцейська реформа і створення патрульної поліції у 2015 році.

Давно існує потреба провести наступні позитивні зміни державної політики. Цей документ на основі глибинного аналізу детально описав пропонувану систему штрафних балів для України та окреслив шлях до її запровадження. Така візія та шлях базуються на міжнародному досвіді, в тому числі держав, близьких до України географічно, культурно та з точки зору правової традиції.

Запровадження штрафних балів в Україні дозволить досягти декількох цілей водночас:

- 1 Надіслати суспільству чіткий меседж, що держава (законодавці) серйозно ставиться до проблеми безпеки руху і поважає те, що написано в Конституції;
- 2 Впливати на поведінку учасників дорожнього руху, справляючи стримувальний ефект щодо найбільш небезпечних й зухвалих порушників Правил дорожнього руху;
- 3 Уникнути негативного впливу на більшість учасників руху, які дотримуються правил і проявляють уважність та обережність на дорозі;
- 4 Зменшити кількість дорожніх аварій, а отже - спричинених ними транспортних затримок, викликів поліції та інших супутніх соціальних втрат;

5 Зменшити кількість потерпілих в аваріях людей, особливо тих, для того травми стають смертельними. За умов демографічної кризи, спричиненої війною, життя й здоров'я кожної людини, яка працює або служить в Україні, стали значно ціннішими для суспільства й держави;

6 Зменшити тяжкість отриманих травм, коли ДТП все-таки стається. Легкі ушкодження, від яких людина відновлюється протягом кількох годин або днів, є набагато прийнятнішим наслідком для учасників ДТП та для суспільства загалом, ніж важкі травми або невиліковні наслідки, які призводять до постійної непрацездатності та потреби в догляді.

Запровадження штрафних балів можна здійснити без прямих витрат з державного бюджету. Навпаки, їх запровадження дозволить збільшити бюджетні доходи, що критично важливо в умовах тривалого воєнного стану.

Суспільство України очікує й підтримує запровадження системи штрафних балів. Їх запровадження є одним із важливих пунктів [«Маніфесту за безпечні дороги в Україні»](#) від лютого 2024 року, який за ініціативи Кампанії «За безпечні дороги» спільно розробили й підписали представники 40 організацій громадянського суспільства<sup>31</sup>

Враховуючи, що робота над запровадженням повноцінної системи штрафних балів може зайняти тривалий час, як перший крок до цього, Україна може запровадити «квазіштрафні бали». Цю ідею детально описано й підкріплено проектами законодавчих документів, і за наявності політичної волі, здійснити цю зміну можна досить швидко. Вже цей крок буде справляти позитивний вплив і наблизатиме Україну до ЄС.

---

<sup>31</sup> Маніфест за безпечні дороги в Україні - ЦЕДЕМ, лютий 2024: <https://cedem.org.ua/analytics/manifest-bezpechni-dorogy-2024/>