ЦЕНТР ДЕМОКРАТІЇ ТА ВЕРХОВЕНСТВА ПРАВА

Кампанія ЗА БЕЗПЕЧНІ ДОРОГИ

Аналітична записка

«Санкції стосовно посвідчень водія у міжнародних рекомендаціях та практиці ЄС та України»

2026

Аналітична записка:
«Санкції стосовно посвідчень водія у міжнародних рекомендаціях та практиці ЄС та України»

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.

Зміст

Теоретико-правові засади **4**

Термінологія та фундаментальні підходи **5**

Типологія та класифікація санкційних заходів **6**

Системи штрафних балів як інструмент спеціального стримування **6**

Процедура застосування санкцій **7**

Законодавство та практика в Україні **8**

Практики країн Європи **11**

- Німеччина **11**
- Литва **12**

Список використаних джерел **15**

Теоретико-правові засади

Санкції за порушення правил дорожнього руху є одним із заходів, спрямованих на трансформацію поведінки учасників дорожнього руху з метою підвищення безпеки руху. Правозастосування, або «enforcement», виступає фундаментальним інструментом «посилення» закону, забезпечуючи перехід від декларативних норм до фактичного та неухильного дотримання встановлених правил усіма суб'єктами.

Основною концептуальною метою санкцій є стримування від небажаної поведінки, що реалізується через суб'єктивне сприйняття водієм високої ймовірності виявлення порушення, а також суворості (відчутності) та невідворотності покарання, яке буде слідувати за цим виявленням. У міжнародних джерелах стримування поділяють на загальне стримування (general deterrence) та спеціальне стримування (special deterrence).

Табл. 1. Теорія стримування від небажаної поведінки в безпеці дорожнього руху

	Загальне стримування	Спеціальне стримування
Мета	Запобігти усім правопорушенням	Запобігти повторним правопорушенням
Цільова аудиторія	Уся визначена популяція (наприклад, усі водії автомобілів або всі користувачі електросамокатів)	Особи, які вже були притягнуті до відповідальності за таке ж або подібне правопорушення
Приклади інструментів	Грошові штрафи, попередження, просвітницькі заходи	Штрафні бали, санкції щодо посвідчення водія

Санкції щодо посвідчень водія, як випливає з таблиці, є санкціями, спрямованими на **спеціальне стримування**, тобто на повторних, системних, свідомих правопорушників.

Як було висвітлено аналітиками Кампанії «За безпечні дороги», в Україні навіть інструменти загального стримування є слабкими, а інструменти спеціального стримування практично відсутні (див. Біла книга «Запровадження системи штрафних балів для підвищення безпеки дорожнього руху в Україні», 2024).



Термінологія та фундаментальні підходи

Слова, які ми вживаємо, формують сприйняття. «Якщо мова не відповідає суті речей, справи не можуть бути успішними», – казав Конфуцій. В Україні офіційно вживається поняття «посвідчення водія», що походить із законодавства СРСР 1936 року. Сучасний закон України визначає посвідчення як «документ, що посвідчує особу та підтверджує її спеціальний статус», у цьому випадку – «статус» водія транспортного засобу. Іншими прикладами посвідчень є посвідчення судді, прокурора, заступника міністра чи міського голови. Так само посвідчення може підтверджувати певний соціальний статус, наприклад, пенсіонера чи учасника бойових дій, і пов'язані з ним права на певні блага. Прикметно, що в побутовому мовленні в Україні зазвичай не кажуть «посвідчення водія», а вживають слово «права»: здати на права, отримати права, купити права, забрати права, забути вдома права.

У міжнародній англомовній літературі, на якій ґрунтується ця аналітична довідка, водійський документ НЕ називають «ID» (посвідченням), натомість уживають слово «licence» (у США license пишуть через літеру «s»), тобто «ліцензія». Саме так називається цей документ у всіх штатах США, провінціях Канади, Великій Британії та багатьох інших. І це має іншу конотацію, ніж посвідчення. За українським законодавством ліцензія — це офіційний дозвіл (документ або правовий акт), який надається уповноваженим органом або володільцем прав іншій особі на здійснення певного виду діяльності або використання об'єктів інтелектуальної власності ». Ліцензія – це рішення держави, ухвалене за певних умов, які потрібно виконувати постійно, а не лише одноразово. Якщо умови порушено, держава ліцензію анулює. Верховний Суд США у 1977 році (справа Dixon v. Love) визначив, що «Керування автотранспортним засобом на громадських шляхах є не фундаментальним правом, а привілеєм, що підлягає розумному регулюванню з боку держави в інтересах громадської безпеки». Це рішення дозволило штатам запровадити норми й позбавляти водіїв їхніх ліцензій за численні порушення без попереднього судового слухання, саме тому, що водіння є привілеєм. Це формулювання – «Driving is not a right, it is a privilege» («Водіння – це не право, а привілей») – увійшло до текстів ПДР (Driver's Manual) багатьох штатів США, а також Канади й інших країн.

Цей підхід характерний не лише для країн традиції загального права (США, Британія), а й для країн континентального права. Німецьке право навіть розрізняє два поняття: Fahrerlaubnis (fahren – їхати, керувати транспортним засобом; Erlaubnis – дозвіл) – це сам дозвіл органу влади керувати транспортом. Führerschein (Schein – свідоцтво, посвідка) – лише документ (картка), який цей дозвіл підтверджує. Тому водій, який забув картку вдома, сплачує 10 євро штрафу, а керування без чинного дозволу – кримінальне правопорушення, за яке передбачено великий штраф або позбавлення волі. Свій дозвіл держава може відкликати, і тоді картка в гаманці нічого не дає. У Франції водійський документ називається «permis de conduire», дослівно «дозвіл на керування», і діють аналогічні норми й процедури припинення або відкликання цього дозволу. Цікаво, що Україна також вживає ці терміни – «Licence» та «Permis» – на нашій офіційній ««водійській картці».



Отже, сучасний підхід базується на такому фундаментальному положенні: якщо вільне пересування – це право, то керування важким транспортним засобом, що становить небезпеку для оточуючих – це привілей, наданий державою, який може бути нею ж відкликаний. Саме з цієї парадигми виходять міжнародні рекомендації та національні законодавства. Для цього держави, що досягнули успіхів в управлінні безпекою дорожнього руху, мають розвинуті й справно функціонуючі правила та процедури, про які йдеться в наступних розділах.

Типологія та класифікація санкційних заходів

Європейська практика та настанови міжнародних організацій виділяють такі головні різновиди санкцій щодо дозволу на керування транспортними засобами:

1. **Призупинення дії посвідчення водія (Licence suspension):** тимчасова заборона на керування транспортними засобами, після завершення якої привілей керування зазвичай поновлюється автоматично.
2. **Негайне призупинення дії посвідчення водія (Immediate/Roadside suspension):** оперативний захід, який передбачає вилучення посвідчення поліцією безпосередньо на місці вчинення серйозного правопорушення, що забезпечує максимальну швидкість покарання.
3. **Анулювання або позбавлення права керування (Licence disqualification/ revocation):** повне припинення дії посвідчення водія, яке вимагає від особи повторного проходження кваліфікаційних іспитів та медичних перевірок для його відновлення.
4. **Обмеження дії посвідчення (Licence restriction):** специфічний режим, що дозволяє водієві керувати транспортним засобом виключно для чітко визначених цілей, як-от робота чи отримання медичних послуг.



Системи штрафних балів як інструмент спеціального стримування

Зазвичай санкції щодо посвідчення водія є результатом накопичення штрафних балів. Функціонування систем штрафних балів ґрунтується на концепції прогресивної відповідальності, де ключовим механізмом впливу на водія-порушника є не так фінансове обтяження, як зростаючий ризик втрати привілею керування автомобілем.

Станом на 2024 рік 22 з 27 держав-членів Європейського Союзу застосовували ту чи іншу форму системи штрафних балів (Demerit Point System) або подібну до неї систему, що підтверджує її статус як загальновизнаного європейського стандарту.

Основна логіка систем штрафних балів базується на трьох стовпах:

1. **Превенція:** стимулювання водіїв уникати порушень через загрозу накопичення балів, тобто стримуючий ефект.
2. **Селекція:** тимчасове усунення з дорожнього руху хронічних порушників (рецидивістів), які систематично ігнорують правила.
3. **Корекція:** вимога проходження освітніх курсів або повторних іспитів як умова повернення привілею керування автотранспортом.

Процедура застосування санкцій

Накладення санкцій щодо посвідчення водія зазвичай здійснюється через два правові механізми, кожен з яких має свою специфіку застосування. Вибір шляху залежить від ступеня тяжкості правопорушення та необхідності дотримання певних процесуальних гарантій.

 **Позасудовий процес**	 **Судовий процес**
Хто застосовує санкцію?	
Посадова особа уповноваженого органу (поліції, транспортної агенції та ін.) без участі суду	Посадова особа уповноваженого органу (поліції, транспортної агенції та ін.) без участі суду
Умови та особливості застосування:	
▹ За настання певних умов: наприклад, накопичення граничної суми балів. ▹ Забезпечує швидкість та невідворотність настання покарання. ▹ Діє право на оскарження, що потенційно дозволяє врахувати обставини. ▹ Мінімальний часовий проміжок між порушенням і стягненням, що є критичним для корекційного впливу на водіїв.	▹ Як окреме покарання за конкретне серйозне правопорушення. Зазвичай за кримінальні проступки: високі ступені сп'яніння, спричинення ДТП з жертвами або рецидив грубих порушень. ▹ Високий рівень правового захисту особи, дозволяє врахувати всі обставини. ▹ Тривалий час процесу й високе навантаження на державну систему правосуддя.

Законодавство та практика в Україні

Позбавлення права керування

Відповідно до частини 10 статті 15 Закону України «Про дорожній рух» керування транспортними засобами забороняється особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права керування транспортними засобами, – протягом строку позбавлення, а також особам, щодо яких державний виконавець встановив тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами.

Позбавлення права керування є одним із видів адміністративних стягнень (стаття 24 Кодексу України про адміністративні правопорушення, КУпАП) і водночас видом кримінального покарання: згідно зі статтею 55 Кримінального кодексу України (ККУ) позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років. Отже, позбавлення права керування є мірою відповідальності за вчинене адміністративне правопорушення, якщо його передбачає санкція відповідної статті або додатковим покаранням за кримінальне правопорушення, передбаченим санкцією статті чи призначеним судом у випадках, визначених частиною 2 статті 55 КК України. Рішення ухвалює суд.

Особа вважається позбавленою права керування після набрання законної сили рішенням суду. Для відновлення права керування, відповідно до пункту 20 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами (затверджене постановою Кабінету Міністрів України № 340 від 08.05.1993), слід скласти теоретичний і практичний іспити. Виняток становлять особи, позбавлені права керування за частиною третьою статті 126 КУпАП (керування особою, стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування), – їм посвідчення водія (у тому числі отримане вперше) повертається після закінчення строку позбавлення без складання іспитів.

Тимчасове вилучення посвідчення водія

В Україні немає повного аналога «roadside licence suspension». Найближчим до нього механізмом є тимчасове вилучення посвідчення водія за частиною першою статті 265-1 КУпАП: якщо є підстави вважати, що водій вчинив порушення, за яке може бути накладено стягнення у вигляді позбавлення права керування, поліцейський тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі, але не більше ніж на три місяці з моменту вилучення. Про вилучення робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення. У випадку, якщо водій пред'явив електронне водійське посвідчення (через сервіс «Дія») або не має його при собі, водійське посвідчення не вилучається, про що робиться відповідна примітка у протоколі.

Водночас водієві видається тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами, який діє до трьох місяців і може бути продовжений, якщо розгляд справи триває довше. Тобто на практиці водій продовжує керувати до ухвалення рішення, а сам захід має забезпечувальний, а не каральний характер.



Вилучення посвідчення водія

Відповідно до статті 317-1 КУпАП постанова про позбавлення права керування виконується шляхом вилучення посвідчення водія на строк позбавлення та/або внесення до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України відомостей про позбавлення права керування на визначений постановою строк і про вилучення посвідчення.

Якщо посвідчення водія не було тимчасово вилучене в порядку статті 265-1 КУпАП, особа, позбавлена права керування, зобов'язана негайно здати його до уповноважених органів Національної поліції. Таким чином, вилучення посвідчення не є окремою санкцією, а відбувається на виконання рішення про позбавлення права керування.

Обмеження у праві керування

Згідно з частиною дев'ятою статті 71 Закону України «Про виконавче провадження», за наявності заборгованості зі сплати аліментів, сукупний розмір якої перевищує суму відповідних платежів за чотири місяці, державний виконавець виносить вмотивовану постанову про встановлення тимчасового обмеження боржника у праві керування транспортними засобами – до погашення заборгованості зі сплати аліментів у повному обсязі.

Окремим механізмом є тимчасове обмеження права керування транспортними засобами під час мобілізації, яке застосовується судом за позовом ТЦК та СП у разі невиконання військовозобов'язаним обов'язків, передбачених ст. 22 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію». Обмеження застосовується до виконання або відкликання вимоги.

Водночас, заходи, пов'язані з несплатою аліментів та невиконанням обов'язків у сфері військового обліку мають іншу правову природу та застосовуються не у зв'язку з порушеннями правил дорожнього руху. Тому вони передбачають складання теоретичного і практичного іспитів та не є аналогами «licence restriction»у розумінні розділу 2 цієї записки.



Зупинення дії та анулювання посвідчення водія

Чинні нормативно-правові акти не містять таких термінів, як «зупинення дії посвідчення водія» чи «анулювання посвідчення водія». Система штрафних балів в Україні також не запроваджена.

Проєкт 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) передбачав запровадження штрафних балів і поняття «тимчасове зупинення дії посвідчення водія». Відповідно до законопроєкту, у разі нарахування водію дванадцяти і більше штрафних балів, а водію, якому посвідчення видано вперше менш ніж рік тому, – восьми і більше, уповноважена посадова особа Національної поліції виносить вмотивоване рішення про тимчасове зупинення дії посвідчення водія. Рішення може бути оскаржене в судовому порядку протягом одного місяця з дня, коли водій дізнався або повинен був дізнатися про порушення своїх прав, свобод і законних інтересів; оскарження не зупиняє виконання рішення. Водія інформують рекомендованим поштовим відправленням із повідомленням про вручення за відомою адресою місця реєстрації (проживання) або роботи (навчання), а за наявності даних – також на номер мобільного телефону та/або електронну пошту; інформація одночасно відображається на Єдиному державному веб-порталі електронних послуг. Для відновлення дії посвідчення водій повинен повторно пройти повний курс навчання; до успішного складення теоретичного і практичного іспитів дія посвідчення вважається тимчасово зупиненою. Законопроєкт так і не був розглянутий у Верховній Раді.

Наразі на розгляді перебуває новий законопроєкт «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів України щодо підвищення безпеки дорожнього руху шляхом запровадження системи штрафних балів» (реєстр. № 14133 від 21.10.2025). Він також передбачає

тимчасове зупинення дії посвідчення водія рішенням уповноваженої посадової особи Національної поліції – за накопичення 15 балів (для водіїв зі стажем менше року – 10 балів). Ці бали анулюються через рік після вчинення порушення, а для відновлення дії посвідчення слід повторно пройти навчання та скласти іспити. Законопроєкт перебуває на опрацюванні в Комітеті з питань правоохоронної діяльності; станом на жовтень 2026 року комітет його ще не розглянув. Раніше, у листопаді 2024, за участі експертів ЦЕДЕМ було зареєстровано законопроект 12172, який пропонував спрощену систему "квазіштрафних балів": за повторність найбільш небезпечних порушень ПДР (ненадання переваги пішоходам, проїзд на заборонений сигнал світлофора, порушення правил обгону та проїзду перехресть) передбачались збільшені штрафи та позбавлення права керування. На жаль, даний законопроект так само не розглядався у профільному комітеті.

Керування водієм, що позбавлений права керування

Відповідальність за керування транспортним засобом без права керування встановлена статтею 126 КУпАП (у редакції Закону України № 1231-IX від 16.02.2021) і за загальним правилом є адміністративною:

- керування особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, або передача їй керування – штраф 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (3 400 грн) (частина 2);
- керування особою, стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування, – позбавлення права керування на строк від трьох до шести місяців (частина 3);
- керування особою, позбавленою права керування, – штраф 1 200 неоподатковуваних мінімумів (20 400 грн) (частина 4);
- повторне протягом року вчинення порушень, передбачених частинами 2–4, – штраф 2 400 неоподатковуваних мінімумів (40 800 грн) з позбавленням права керування на строк від п'яти до семи років та з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого (частина 5).

Таким чином, керування у період позбавлення права вперше тягне за собою лише штраф, а додаткове позбавлення права й можливе оплатне вилучення транспортного засобу настають лише у разі повторності.

Однак за останній час було напрацьовано практику притягнення водіїв до відповідальності згідно статті 382 ККУ (Невиконання рішення суду) у випадку свідомого та зухвалого повторного керування транспортними засобами, будучи позбавленим такого права. Таким чином, якщо адміністративні заходи впливу не дають належного результату або є неефективними, порушника можуть притягнути до кримінальної відповідальності.

Водночас, статтю 382 КК України не слід розглядати як універсальний механізм притягнення до кримінальної відповідальності зухвалих водіїв, які продовжують керувати транспортними засобами, попри позбавлення права керування. Повторне керування транспортним засобом після позбавлення права керування не утворює автоматично складу цього кримінального правопорушення, оскільки для застосування статті необхідно встановити передбачені законом ознаки саме невиконання судового рішення.

Також, якщо особу позбавили права керування за вироком суду у кримінальній справі, керування у період його дії може кваліфікуватися як ухилення від відбування покарання за частиною першою статті 389 ККУ (виправні роботи, пробаційний нагляд або обмеження волі на строк до двох років). Водночас, об'єднана палата Касаційного кримінального суду Верховного Суду (постанова від 02.12.2019 у справі № 612/712/16-к) дійшла висновку, що притягнення до відповідальності за частиною 1 статті 389 ККУ особи, яку за те саме керування вже було притягнуто до адміністративної відповідальності за ст. 126 КУпАП, виключається за певних умов. Це стається, якщо наслідки подвійного реагування є непередбачуваними та непропорційними для особи, а факти, що стали підставою для обох проваджень, нерозривно пов'язані між собою.

Практики країн Європи

Аналіз досвіду держав Європейського Союзу та сусідніх країн демонструє значні схожі риси: санкції щодо посвідчення водія накладаються або як результат накопичення штрафних балів, або за окремі серйозні порушення ПДР чи інших норм законодавства.



Німеччина

Тимчасове призупинення права керування – Fahrverbot

Параграф 25 Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz, StVG) дозволяє суду або адміністративному органу призначити «заборону керування» за серйозні порушення правил дорожнього руху. Строк зазвичай становить від одного до трьох місяців. Типові випадки: значне перевищення швидкості; проїзд на червоне світло; порушення правил обгону; керування у стані сп'яніння у випадках, які ще не ведуть до позбавлення права.

У випадку цієї санкції водій не втрачає саме посвідчення водія, але тимчасово не має права ним користуватися. На практиці посвідчення водія здається до органу виконання покарання, а після закінчення строку документ повертається.

Позбавлення права керування – Entziehung der Fahrerlaubnis

Це найсуворіший захід, який випливає з параграфа 3 StVG: «якщо особа є непридатною або неспроможною керувати транспортними засобами, компетентний орган повинен вилучити посвідчення водія». Також важливий параграф 69 Кримінального кодексу Німеччини (StGB), який передбачає судове позбавлення права керування після скоєння «дорожніх злочинів», зокрема: незаконні перегони; втеча з місця ДТП, якщо водій знав про травми, отримані іншими учасниками ДТП; високі ступені сп'яніння за кермом.

Типові випадки застосування:

- накопичення граничної кількості штрафних балів (8 балів «у Фленсбурзі») – анулювання водійського посвідчення здійснюється за адміністративною процедурою на підставі закону;
- скоєння одноразового тяжкого (кримінального) правопорушення, наприклад, керування у стані значного алкогольного сп'яніння (понад 1,1 проміле), втеча з місця ДТП чи участь у нелегальних перегонах – позбавлення настає за рішенням суду.

На відміну від Fahrverbot, право керування припиняється повністю, а посвідчення втрачає юридичну силу. Для відновлення привілею водіння слід пройти процедуру нового надання права керування, у т. ч. можуть вимагатися медичні документи, перевірка придатності, а в багатьох випадках – психологічне обстеження, відоме в народі як «Ідіотентест».

Негайне призупинення – Sofortmaßnahme / vorläufige Entziehung

У ФРН немає повного аналога англійського «roadside licence suspension», коли поліцейський просто одразу анулює дію посвідчення. Однак існують механізми швидкого реагування: поліція може



вилучити посвідчення як доказ або для забезпечення подальшого рішення, наприклад, у разі ДТП із тяжкими наслідками. Також відповідно до Кримінально-процесуального кодексу Німеччини (StPO) суд може тимчасово позбавити особу права керування ще до остаточного вироку, якщо є підстави вважати, що пізніше буде застосовано остаточне позбавлення права керування.

Керування без права керування

Якщо особа сідає за кермо під час дії позбавлення чи припинення права керування, це вважається кримінальним правопорушенням відповідно до параграфа 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Покарання може бути накладено у формі вкрай високого штрафу (до половини річного доходу особи) або позбавлення волі на строк до одного року.



Литва

Позбавлення права керування – Teisės vairuoti transporto priemones atėmimas

Відповідно до статті 28 Кодексу Литовської Республіки про адміністративні правопорушення (Administracinių nusižengimų kodeksas, ANK), позбавлення спеціального права (зокрема права керування) є заходом адміністративного впливу, який разом з адміністративним стягненням призначає суд або посадова особа органу, що розглядає справу в позасудовому порядку, – лише якщо це передбачено відповідною статтею Кодексу. Позбавлення поширюється на всі види транспортних засобів. Можлива й прискорена процедура – адміністративний припис (administracinis nurodymas), у якому строк позбавлення може бути визначений у днях (частина 1 статті 28); якщо водій погоджується з позбавленням і вчасно сплачує штраф, строк починається наступного дня після оплати (частина 3 статті 686).

Типові випадки застосування - одноразові порушення з найвищими ступенями створеної загрози:

- перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год – обов'язкове позбавлення від 1 до 6 місяців (для водіїв-початківців і водіїв транспортних засобів вагою понад 3,5 тон або з понад 9 місцями – від 1 до 1,5 року; для них позбавлення обов'язкове вже з перевищення на 30 км/год) (стаття 416);
- проїзд на заборонний сигнал світлофора, користування телефоном у руці, неправомірний виїзд на зустрічну смугу – позбавлення від 1 до 6 місяців на розсуд органу (стаття 417);
- небезпечне водіння (кілька порушень одночасно, обгін у забороненому місці, нелегальні перегони) – обов'язкове позбавлення від 3 до 6 місяців; хуліганське водіння – від 1 до 2 років, повторне – від 1,5 до 2,5 року (статті 420);
- порушення правил проїзду залізничних переїздів – обов'язкове позбавлення від 2 до 6 місяців (стаття 421);
- керування у стані сп'яніння 0,41–1,5 проміле — штраф від 800 до 1 100 євро та позбавлення від 1 до 1,5 року або позбавлення від 6 до 12 місяців разом із забороною керувати транспортними засобами без алкозамка (antialkoholinis variklio užraktas) на 1–1,5 року (стаття 422);
- залишення місця ДТП – позбавлення від 1 до 3 років на розсуд органу;
- непокора вимозі поліції зупинитися – обов'язкове позбавлення від 3 до 5 років (стаття. 426);
- повторне протягом року керування у стані сп'яніння – позбавлення від 4 до 7 років (або від 3 до 6 років із забороною керувати без алкозамка) та обов'язкова конфіскація транспортного засобу (стаття 427).

Після закінчення строку позбавлення право повертається в порядку, встановленому Законом про безпеку дорожнього руху на автомобільних дорогах (Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas) (частина 4 статті 686 ANK). Якщо право позбавлене за порушення правил дорожнього руху, водій має пройти додаткове навчання, а якщо позбавлення тривало рік і більше – ще й повторно скласти іспит з водіння (ч. 3–4 ст. 24 Закону). Для водіїв, позбавлених права за керування у стані сп'яніння, умови суворіші

(частина 5 статті 24): право повертається лише після медичної та просвітницької атестації, проходження профілактичної програми щодо керування у стані сп'яніння, додаткового навчання та іспиту. Програма не вимагається, якщо заборону керувати без алкозамка не призначали, а іспит – якщо право позбавили менш ніж на рік. Якщо таку заборону призначено, на весь її строк водію повертається право керувати лише транспортними засобами з алкозамком (частина 6 статті 24).

Негайне призупинення – Teisės vairuoti transporto priemones sustabdymas

На відміну від України (де водій отримує тимчасовий дозвіл) і Німеччини (де тимчасове позбавлення призначає суд), литовське законодавство прямо передбачає негайне призупинення права керування без участі суду. Водія, щодо якого є достатні підстави вважати, що він перебуває у стані сп'яніння, відсторонюють від керування (nušalinimas) і перевіряють (ст. 605 ANK). Якщо підозрюється керування у стані алкогольного сп'яніння 0,41–1,5 проміле, наркотичного сп'яніння або водій ухилявся від перевірки, його право керування призупиняється до набрання чинності остаточним рішенням у справі, про що робиться запис у протоколі (частина 4 статті 602 ANK). Строк майбутнього позбавлення права рахується саме від дня призупинення (частина 1 статті 686). Отже, водій втрачає можливість керувати одразу, а не після розгляду справи.

Кримінальна заборона користуватися спеціальним правом – Uždraudimas naudotis specialia teise

Кримінальний кодекс Литви (Baudžiamasis kodeksas, BK) передбачає заборону користуватися спеціальним правом як захід кримінально-правового впливу, що призначається разом із покаранням (стаття 67). Відповідно до статті 68 суд може заборонити особі керувати транспортними засобами, якщо злочин вчинено під час користування цим правом, на строк від одного до п'яти років. Строк може становити до семи років, якщо особа вчинила злочин за частинами 2, 4, 6 статті 281 або статті 281-1 у період, коли вже діяла заборона за попередній злочин у стані сп'яніння. Заборона, призначена разом з позбавленням волі чи арештом, діє весь час відбування покарання і впродовж визначеного судом строку після нього.

Типові випадки застосування:

- порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП з потерпілими (стаття 281 BK), – від позбавлення волі до двох років (нетяжка шкода здоров'ю) до позбавлення волі від трьох до десяти років (смерть людини, спричинена водієм у стані сп'яніння);
- керування у стані сп'яніння від 1,51 проміле, ухилення від перевірки за наявності ознак сп'яніння або вживання алкоголю після ДТП до з'ясування обставин (стаття 281-1 BK) – штраф, арешт або позбавлення волі на строк до одного року, у тому числі за вчинення з необережності.

Майно, що було знаряддям злочину, конфіскується (стаття 72 BK); у справах за статтею 281-1 суди послідовно застосовують конфіскацію транспортного засобу.

Водії-початківці – Pradedantieji vairuotojai

Початківцем вважається особа, яка отримала право керування транспортними засобами категорій A, A1, A2, B, B1 і має стаж до двох років (пункт 53 статті 2 Закону про безпеку дорожнього руху). Для таких водіїв ANK встановлює суворіші правила: позбавлення права за перевищення швидкості обов'язкове вже з перевищення на 30 км/год (стаття 416), а керування навіть при 0,01–0,4 проміле карається штрафом 230–300 євро (частина 4 статті 422).

Початківцю видається посвідчення на три роки, яке після двох років можна обміняти на десятирічне, якщо за цей час водій не вчинив порушень, за які законом передбачено додаткове навчання, і не спричинив ДТП з тілесними ушкодженнями. Якщо таке порушення чи ДТП сталися, початківець має пройти додаткове навчання протягом року від набрання чинності постановою (вироком) (частина 5 статті 22); інакше він втрачає право керування, яке відновлюється лише після повторного іспиту з видачею нового трирічного посвідчення (частина 7 статті 24).

Система штрафних балів

Литва скасувала систему штрафних балів у 2008 році; у 2023 році поліція запропонувала її відновити. Роль спеціального стримування частково виконує інститут повторності: за повторне порушення протягом року від виконання попереднього стягнення (а також за наявності судимості за злочин у стані сп'яніння за кермом) ANK передбачає значно довші строки позбавлення права та конфіскацію транспортного засобу (статті 424, 427).

Керування без права керування

Відповідальність встановлює стаття 424 ANK:

- передача керування особі, яка не має права керування або позбавлена права чи право якої призупинено, – штраф від 60 до 120 євро (частина 2);
- керування без права керування або в період його призупинення – штраф від 300 до 450 євро (частина 3);
- керування особою, позбавленою права, або порушення заборони керувати транспортними засобами без алкозамка – штраф від 450 до 700 євро (частина 4);
- ті самі дії, вчинені повторно або особою з непогашеною судимістю за злочин у стані сп'яніння за кермом, – штраф від 800 до 1 000 євро (частина 5);
- ті самі дії у стані сп'яніння М штраф від 1 100 до 1 500 євро (частина 6).

За порушення за частинами 3–4 обов'язково призначається позбавлення права від 6 місяців до 1 року, за частиною 5 – від 1,5 до 2 років, за частиною 6 – від 1 до 1,5 року; за частинами 5–6 можлива конфіскація транспортного засобу (частина 7–8). Отже, як і в Україні, це адміністративне (а не кримінальне, як у Німеччині) правопорушення, але вже за перший випадок, крім штрафу, обов'язково призначається нове позбавлення права керування.

Список використаних джерел:

1. Austrian Road Safety Board (KFV), The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System, 2012, http://www.bestpoint-project.eu.
2. European Transport Safety Council (ETSC), Traffic Law Enforcement across the EU: Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011, https://etsc.eu/traffic-law-enforcement-across-the-eu/.
3. Global Road Safety Partnership (GRSP), A Guide to the Use of Penalties to Improve Road Safety, 2021, https://www.grsproadsafety.org/new-publication-a-guide-to-the-use-of-penalties-to-improve-road-safety/.
4. Центр демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ), Аналітичний звіт щодо систем стягнень за порушення ПДР в Україні та міжнародній практиці, 2022, https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/Analitychnyj-zvit-shhodo-system-styagnen-za-porushennya-PDR-v-Ukrayini-ta-mizhnnarodnij-praktytsi.pdf.
5. Центр демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ), Біла книга «Запровадження системи штрафних балів для підвищення безпеки дорожнього руху в Україні», 2024, https://cedem.org.ua/analytics/manifest-bezpechni-dorogy-2024/.
6. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10.
8. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14.
9. Закон України «Про виконавче провадження» від 02.06.2016 № 1404-VIII, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19.
10. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами», https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п.
11. Проєкт Закону України № 6502 від 05.01.2022 щодо впровадження обліку штрафних балів, https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/38729.
12. Проєкт Закону України № 14133 від 21.10.2025 щодо запровадження системи штрафних балів, https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/57678.
13. Верховний Суд, Об'єднана палата Касаційного кримінального суду, постанова від 02.12.2019 у справі № 612/712/16-к, https://supreme.court.gov.ua/supreme/pres-centr/news/883876/.
14. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas (Кодекс Литовської Республіки про адміністративні правопорушення) від 25.06.2015 № XII-1869, консолідована редакція з 01.08.2026, https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/b8d908c0215b11e58a4198cd62929b7a/asr.
15. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (Кримінальний кодекс Литовської Республіки) від 26.09.2000 № VIII-1968, консолідована редакція з 03.07.2026, https://e-seimas.lrs.lt.
16. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Закон Литовської Республіки про безпеку дорожнього руху на автомобільних дорогах) від 12.10.2000 № VIII-2043, консолідована редакція з 01.01.2026, https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/asr.
17. European Transport Safety Council (ETSC), Lithuania considering penalty point system after driving re-offenders kill several people, 25.04.2023, https://etsc.eu/lithuania-considering-penalty-point-system-after-driving-re-offenders-kill-several-people/.
18. Keidūnas R., BK 281[1] straipsnio 1 dalis: kova su neblaiviais vairuotojais – misija (ne)įmanoma?, Teisė profesionaliai, 06.09.2023, https://www.teise.pro/index.php/2023/09/06/r-keidunas-bk-281-straipsnio-1-dalis-kova-su-neblaiviais-vairuotojais-misija-neimanoma/.