



АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Головне науково-експертне управління

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.:255-40-25, 255-45-01; факс: 255-41-86

До реєстр. № 3744 від 25.06.2020
Народний депутат України
С. Гривко

ВИСНОВОК

на проект Закону України «Про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо дозволеного перевищення швидкості руху на міжнародних та національних автомобільних дорогах»

Законопроектом пропонується внести зміни до ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), якими підвищується межа перевищення швидкості, після досягнення якої настає адміністративна відповідальність.

Зокрема, із загального правила, передбаченого чинною ч. 1 ст. 122 КУпАП, відповідно до якого адміністративним правопорушенням є перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів *більш як на двадцять кілометрів на годину*, пропонується зробити виняток та встановити, що таке перевищення швидкості становить: на міжнародних та національних автомобільних дорогах, які мають по одній смузі для руху в кожному напрямку – *більш як на тридцять кілометрів на годину*; на міжнародних та національних автомобільних дорогах, які мають дві смуги для руху в одному напрямку – *більш як на сорок кілометрів на годину*; на міжнародних та національних автомобільних дорогах, які мають три і більше смуги для руху в одному напрямку – *більш як на п'ятдесят кілометрів на годину* (ч. 1 ст. 122 КУпАП у редакції проекту).

Відповідні зміни вносяться також до ч. 3 ст. 122 КУпАП, де передбачається, що кваліфікованим складом правопорушення визнається перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів *більш як на п'ятдесят кілометрів на годину*, а на міжнародних та національних автомобільних дорогах, які мають три і більше смуги для руху в одному напрямку – *більш як на шістдесят кілометрів на годину*.

Метою законопроекту, як це вказано у пояснювальній записці до нього, є «скорочення витрат часу на проходження довгих відстаней, запобігання втоми водіїв та зниження ризиків, пов'язаних з тривалим безперервним перебуванням водіїв за кермом».

Проаналізувавши законопроект, Головне управління не може підтримати його прийняття та вважає за необхідне зазначити наступне.

1. В якості обґрунтування необхідності прийняття законопроекту його автори посилаються на те, що «на законодавчому рівні існують обмеження максимальної швидкості руху навіть на міжнародних та національних автомобільних дорогах, де об'єктивно стан дорожнього покриття та інші технічні характеристики шляху дозволяють рухатись швидше, зберігаючи при цьому безпеку руху... Отже, встановлені обмеження швидкості руху (або дозволений КУпАП на даний час «ліміт» перевищення швидкості руху) потребують певного уточнення для міжнародних та національних автомобільних доріг».

На нашу думку, аргументація пояснювальної записки є непереконливою. *По-перше*, сумнівною видається можливість досягнення мети законопроекту шляхом внесення змін до КУпАП, оскільки юридична відповідальність (як адміністративна, так і будь-яка інша) має вторинний характер і є засобом реагування на порушення норм регулятивного законодавства у відповідній сфері. КУпАП не встановлює жодних правил поведінки і лише передбачає відповідальність за порушення тих, що вже існують. Відтак питання скорочення часу на подолання довгих відстаней автомобільним транспортом має бути вирішене у відповідному галузевому регулятивному нормативно-правовому акті шляхом перегляду існуючих обмежень швидкості руху транспортних засобів (наприклад, у Правилах дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (далі – Правила)).

По-друге, не всі вимоги щодо обмеження швидкості пов'язані зі станом дорожнього покриття, технічними характеристиками шляху або видом дороги. У деяких випадках такі обмеження обумовлені конструкцією транспортного засобу, особою водія, особливостями пасажирського складу тощо. Так, поза населеними пунктами *на всіх дорогах* та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені знаком 5.47 (розділу 33 «Дорожні знаки» Правил), дозволяється рух із швидкістю: а) автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям з причепом і мотоциклам – не більше 80 км/год.; б) транспортним засобам, якими керують водії із стажем до 2 років, – не більше 70 км/год; в) вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам, – не більше 60 км/год; г) автобусам (за винятком мікроавтобусів) – не більше 90 км/год (див. пп. «а» – «г» п. 12.6 розділу 12 «Швидкість руху» Правил).

По-третє, хибним є твердження пояснювальної записки, що порушення швидкісного режиму менш ніж на 20 км/год є «дозволим КУпАП на даний час «лімітом» перевищення швидкості руху». Адже перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів *менш як на двадцять кілометрів на годину* підпадає під ознаки правопорушення, передбаченого ст. 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху», і тягне за собою *накладення адміністративного стягнення у вигляді попередження*, що має важливе значення для призначення адміністративного

стягнення в майбутньому у випадках, якщо особа повторно вчинить будь-яке правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху. Адже повторно протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню, визнається *обставиною, що обтяжує відповідальність*.

2. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, кожного року на дорогах гине близько 1,35 млн. чоловік. Перевищення середньої швидкості прямо пов'язано як з вірогідністю аварій, так і з тяжкістю їх наслідків. Так, перевищення дозволеної швидкості лише на 1% призводить до збільшення ризику ДТП із летальними наслідками на 4%, а ризику серйозних аварій із травматизмом – на 3%¹.

У свою чергу, у Міністерстві внутрішніх справ України стверджують, що масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні *значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу*. За наявними статистичними даними, у середньому в Україні щодоби внаслідок ДТП гине 9 осіб, 90 осіб зазнають тілесних ушкоджень і однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є *перевищення максимально дозволеної швидкості руху транспортного засобу*².

У разі прийняття законопроекту *адміністративна відповідальність* за ч. ч. 1, 3 ст. 122 КУпАП в окремих випадках наставатиме лише для водіїв, швидкість руху яких становитиме більш ніж 180 кілометрів на годину.

3. З огляду на зазначене пом'якшення адміністративної відповідальності за порушення швидкісного режиму на дорогах навряд чи можна визнати виправданим законодавчим кроком.

Керівник Головного управління

С. Тихонюк

Вик.: В. Попович, Т. Ругаєва

¹ Офіційний сайт Всесвітньої організації охорони здоров'я // URL : <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

² Єдиний портал органів системи МВС України // URL: https://mvs.gov.ua/ua/pages/7403_Avtomatichna_sistema_fotovideofiksacii_porushen_PDR.htm



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: ТИХОНЮК СВІТЛАНА АНДРІЙВНА

Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA104000000733B42008E588D01

Дійсний до: 27.05.2021 23:59:59

Апарат Верховної Ради України
№ 16/3-2020/188978 від 21.10.2020



239260