

## РОЗДІЛ VII

### АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ПІДГОТОВКИ КАДРІВ ДЛЯ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

УДК: 351.811.122.3

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2020-71-2-220-226>



**Панченко Микола Анатолійович,**  
кандидат юридичних наук  
(Донецький юридичний інститут МВС України,  
м. Кривий Пир)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8575-3180>

### АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ БАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*Статтю присвячено дослідженню актуальних питань запровадження бальної системи обліку порушень правил дорожнього руху в Україні. Наголошено, що здійснення такого обліку є невід'ємною складовою адміністративно-юрисдикційної профілактики дорожньо-транспортних пригод, зокрема попередження адміністративних правопорушень як з боку особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, так і з боку інших осіб. Проведено аналіз досвіду європейських країн із профілактичних методів впливу на водіїв, які систематично допускають порушення правил дорожнього руху. Надано характеристику основним видам бальної системи обліку правопорушень: накопичувальної та списувальної. Визначено основні риси систематичності порушень правил дорожнього руху. Проаналізовано попередній досвід України в запобіганні адміністративним проступкам у сфері транспортної безпеки. Підкреслено відмінність застосування штрафних балів в Україні від європейської практики. Запропоновано запровадження направлення водія на перевірку знань правил дорожнього руху як засіб реагування на систематичне вчинення правопорушень. Визначено місце такого заходу в системі заходів адміністративного примусу.*

**Ключові слова:** порушення правил дорожнього руху; штрафні бали; систематичні порушення; бальна система обліку правопорушень.

**Постановка проблеми.** Одним із конституційних обов'язків держави є захист життя людини, зокрема й під час дорожнього руху. Однак зростання рівня дорожньо-транспортного травматизму в Україні свідчить про низьку ефективність заходів, що вживаються органами державної влади для запобігання аварійності на автомобільному транспорті. Так, за підсумками 2019 року, загальна кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) зросла на 10 555 випадків, у тому числі з постраждалими – на 1758. Кількість загиблих людей, порівняно з попереднім 2018 роком, збільшилася на 104 особи, а травмованих – на 1852 [1].

Панченко М. А., 2020

Здебільшого винуватцями автомобільних аварій є водії транспортних засобів. Тому забезпечення безпечної поведінки саме цієї категорії учасників руху має стати основним чинником поліпшення транспортної безпеки.

Передбачені законодавством заходи адміністративного примусу повноцінно не забезпечують превентивної функції щодо попередження правопорушень з боку осіб, що керують транспортними засобами. Посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху не має суттєвого впливу на стан безпеки на автомобільних шляхах. Тому адміністративно-юрисдикційне законодавство потребує нових підходів для вирішення проблем протиправної поведінки водіїв транспортних засобів осіб.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Загальнотеоретичні питання, пов'язані з адміністративною відповідальністю, розглядалися в сучасних дослідженнях представників вітчизняної науки: В. Б. Авер'янова, Ю. П. Битяка, І. П. Голосніченка, С. Т. Гончарука, Є. В. Додіна, А. Т. Комзюка, В. К. Колпакова, Т. О. Коломонець, Д. М. Лук'янця, Р. С. Мельника, Р. В. Миронюка, Н. В. Хорощак, Ю. С. Шемшученка та ін. Питання адміністративних стягнень у сфері безпеки дорожнього руху досліджувалися в працях учених-адміністративістів: В. В. Гаркуші, Т. О. Гуржія, В. В. Доненка, В. В. Єгупенка, Ю. С. Коллера, С. А. Комісарова, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, А. В. Червінчука, Х. П. Ярмакі та інших.

**Метою наукової статті** є визначення на основі аналізу чинного законодавства, наукових поглядів учених, зарубіжного досвіду застосування штрафних балів за вчинені правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можливостей запровадження бальної системи обліку таких порушень в Україні та заходів реагування до осіб, що вчиняють їх систематично.

**Виклад основного матеріалу.** Удосконалення порядку ведення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду країн Європейського Союзу визначено одним з основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [2]. Здійснення такого обліку не є самоціллю, а виступає одним із важелів впливу на поведінку учасників як ключового аспекту безпеки дорожнього руху з метою забезпечення дотримання правил дорожнього руху.

Формування баз даних та ведення Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України, служить для виявлення причин та умов, що сприяють учиненню адміністративних проступків на автомобільних шляхах та скоєнню дорожньо-транспортних пригод; здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання аварійності на автомобільному транспорті. Облік таких протиправних діянь можна віднести до невід'ємної складової адміністративно-юрисдикційної профілактики дорожньо-транспортних пригод, пов'язаної із завданнями адміністративної відповідальності, зокрема попередженням адміністративних правопорушень як із боку особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, так і з боку інших осіб. Наразі профілактичне значення адміністративної відповідальності також виражається у встановленні більш суворого покарання за повторне вчинення адміністративного правопорушення. У чинному українському законодавстві це виражається таким чином: повторне вчинення адміністративного правопорушення виступає обставиною, що обтяжує відповідальність, або кваліфікаційною ознакою складу відповідного правопорушення.

Прагнучи інтеграції України до європейської спільноти, наше суспільство на сучасному етапі державотворення взяло за орієнтири європейські зразки публічного управління. Практика боротьби з дорожніми правопорушеннями країн Європейського Союзу показує позитивний результат щодо кількості порушень правил дорожнього руху та, як наслідок, зменшення рівня дорожньо-транспортного травматизму. Одним із ключових аспектів відповідальності за дорожні порушення є функціонування поряд із високими штрафними санкціями бальної системи обліку порушень. У 21 країні Європейського Союзу концепція

відповідальності за порушення правил дорожнього руху включає поєднану систему штрафів і балів.

Використання систем штрафних балів у світі визнано одним із найефективніших методів профілактичного впливу на водіїв, які систематично допускають порушення правил дорожнього руху. Суть таких систем, як правило, полягає у приведенні основних видів порушень до єдиної шкали суспільної небезпеки й нарахуванні за вчинені правопорушення віртуальних штрафних балів. Накопичення водієм встановленої законом кількості штрафних балів, крім адміністративних стягнень, що застосовуються за кожне порушення, тягне за собою додаткові санкції, такі як тимчасове позбавлення права керувати транспортним засобом, покладання обов'язку пройти додатковий курс вивчення правил дорожнього руху та скласти відповідний іспит, психологічне тестування.

Поміж бальних систем можна виокремити два види:

- накопичувальна;
- списувальна.

При накопичувальній системі за кожне правопорушення на віртуальний рахунок водія нараховується певна кількість штрафних балів. Після набрання встановленої законом максимальної суми штрафних балів настає додаткова відповідальність у вигляді тимчасового позбавлення права керувати транспортним засобом. Накопичувальні системи застосовуються в Німеччині, Великій Британії, Чехії.

Списувальна система передбачає нарахування на віртуальний рахунок водія встановлену законом кількість балів, які списуються в міру здійснення порушень правил дорожнього руху. Такі системи існують у Франції, Іспанії, Італії, Словенії, Люксембурзі.

Для обліку отриманих водієм штрафних балів і для управління системою бальної оцінки порушень правил дорожнього руху створюються автоматизовані централізовані реєстри. Можливість погасити нараховані штрафні бали водіям надається шляхом проходження ними навчання на спеціальних курсах з основ безпеки дорожнього руху, що має скоригувати їхню поведінку на дорозі (Німеччина, Угорщина, Іспанія, Люксембург, Франція).

У Великій Британії проходження курсів не зменшує кількості штрафних балів. Однак направлення водія на курси з безпеки дорожнього руху, за рішенням суду, може стати альтернативою додавання до його віртуального рахунку нової кількості штрафних балів. У деяких країнах (Іспанія, Чехія) штрафні бали можуть анулюватись, за умови, що водій протягом встановленого законом строку не вчинить нових правопорушень.

На відміну від світової практики, де штрафні бали застосовуються як додаткове стягнення, спрямоване на попередження повторності вчинення дорожніх правопорушень, в Україні цей вид адміністративного впливу, імовіріше, має вигляд «індульгенції», ніж покарання за вчинене протиправне діяння [3].

Відповідно до статті 27-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення, стягнення у вигляді штрафних балів накладається на громадян виключно за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Механізм застосування названого виду адміністративної відповідальності полягає в такому: кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку (з початку року та до його кінця) нараховується 150 балів. Для осіб, які не мали права керування або були його позбавлені у встановленому порядку, бали нараховуються з дня отримання такого права.

У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який скоїв правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку, незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у санкції відповідної статті, яка передбачає відповідальність за вчинення цього правопорушення.

Таким чином, «бонусний» характер штрафних балів в Україні не відповідає європейській практиці та змісту цього додаткового виду адміністративного стягнення. У зазначеному контексті слід погодитися з думкою А. Є. Плетнєвої, що мета штрафних балів полягає в тому, «що вони мають накопичувальний характер, який свідчить про систематичне порушення правил дорожнього руху, а отже, після вичерпання ліміту ... мають наставати негативні наслідки для порушника...» [4].

Головним критерієм настання негативних наслідків має стати саме систематичність правопорушень. Однак поняття «систематичність» слід відрізнити від повторності правопорушень. Так, Л. Ю. Прогонюк вважає, що повторність – це вчинення чогось вдруге й тільки вдруге. Кожне наступне повторення може вважатися повторенням лише стосовно попереднього випадку й не більше того. Кожен окремих випадок повторності за будь-яких обставин охоплює тільки два розрізнені за часом тотожних випадки. Отже, з огляду на зазначене вище, найбільш логічно обґрунтованим і таким, що найповніше відображає внутрішню сутність явища повторності, видається її визначення як окремого випадку неодноразовості, котрий полягає в послідовному вчиненні особою двох однорідних учинків.

Систематичність учинків, на відміну від повторності, за визначальну ознаку містить наявність у діянні певної тенденції лінії поведінки винної особи. Наведена ознака є якісною характеристикою поняття систематичності. Кількісну ж ознаку переважна більшість авторів, залежно від своєї галузевої належності, розуміє по-різному [5].

Поняття систематичності порушення водієм правил дорожнього руху не є новим для українського законодавства. Так, статтею 15 Закону «Про дорожній рух» у редакції від 30.06.1993 передбачалося, що в разі систематичного порушення водієм правил дорожнього руху він може бути направлений уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України для перевірки знань цих правил. Необхідною умовою щодо направлення водія на таку перевірку однозначно слід було вважати скоєння ним протягом астрономічного року (365 днів) понад три адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху із затвердженого переліку. Облік та аналіз порушень правил дорожнього руху, допущених водіями автотранспортних засобів, тролейбусів та трамваїв, які постійно проживають на території України, здійснювався в талоні до посвідчення водія. Відмітки в талоні ставилися співробітниками Державтоінспекції, які виявляли порушення.

У разі вчинення наступного проступку водієм, який мав у талоні до посвідчення водія три відмітки протягом року, працівником ДАІ вилучалося посвідчення водія, а водій повинен був протягом 30 днів пройти перевірку знань правил дорожнього руху в реєстраційно-екзаменаційному підрозділі за місцем проживання. За умови успішного складання іспиту водій отримував новий талон.

Спроба впровадити систему штрафних балів в Україні була зроблена у 2008 році, коли Кабінетом Міністрів України був унесений законопроект № 3573 від 29.12.2008 «Про внесення змін до деяких законів України, що стосуються впровадження нарахування штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Його ідея полягала в нарахуванні певної кількості штрафних балів (від трьох до тридцяти) з урахуванням характеру правопорушення. Пропонувалося встановити максимальну кількість штрафних балів – 30 одиниць, накопичення яких тягло б за собою обов'язок здати теоретичний іспит зі знання ПДР та навичок практичного водіння. Якщо водій протягом місяця не склав теоретичний іспит або склав його незадовільно, посвідчення водія тимчасово вилучається і повертається власникові лише за умови успішного складання ним іспиту. Передбачалося, що водій, який тричі не склав теоретичний іспит, може бути допущений до чергового іспиту лише після прослуховування теоретичного курсу з правил дорожнього руху.

Однак зазначений законопроект не був підтриманий народними депутатами України [6].

Таким чином, систематичність порушень правил дорожнього руху як кваліфікаційну ознаку протиправної поведінки слід визначати не лише за кількістю адміністративних деліктів, а й за ступенем їхньої суспільної шкідливості. Саме тому вирішальне значення має

оцінка якісних характеристик проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за відповідною шкалою.

Водночас запровадження бальної системи обліку порушень є ефективним способом боротьби із систематичним порушенням правил дорожнього руху, що дозволяє домогтися не тільки зменшення ймовірності скоєння дорожньо-транспортних пригод, а й підвищити загальний рівень законослухняності водіїв транспортних засобів.

Аналізуючи правові позиції вчених-адміністративістів, мусимо визнати відсутність єдиної думки щодо наслідків систематичного порушення водіями правил дорожнього руху. Так, В. В. Зиновенко вважає, що при вчиненні водієм таких порушень, сукупність яких в бальному вираженні перевищує встановлене граничне значення, до нього застосовується стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами [7]. До того ж, на думку В. І. Майорова, нарахування балів за правопорушення не є притягненням до відповідальності, адже покарання є тягарем несприятливих наслідків, які повинен зазнавати порушник [8].

За конституційним принципом, в Україні ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення [9]. Тому застосування обмежень до злісних порушників правил дорожнього руху не може розглядатися як адміністративне стягнення. Чинний механізм адміністративного регулювання не містить порядку притягнення до адміністративної відповідальності за систематичне порушення правил дорожнього руху. Покладання обов'язку скласти теоретичний іспит із перевірки знань правил дорожнього руху, навіть якщо врахувати, що наслідком нескладання особою теоретичного іспиту або складення його з незадовільною оцінкою може бути обмеження права керування транспортним засобом, такий захід не є адміністративним стягненням. Імовірніше, його варто зарахувати до інших заходів адміністративного примусу.

Незважаючи на велике практичне й теоретичне значення заходів адміністративного примусу, в адміністративно-правовій літературі питання їхньої класифікації дотепер не були однозначно вирішені. На основі усталеної практики та відповідно до мети застосування, їх поділяють на:

- заходи адміністративного запобігання;
- заходи адміністративного припинення;
- заходи відповідальності за порушення нормативно-правових положень (адміністративні стягнення) [10].

Направлення водія на перевірку знань правил дорожнього руху в разі систематичного порушення цих правил спрямоване на примусове забезпечення виконання громадянами обов'язків перед суспільством, підтримання публічної безпеки й порядку, а тому й належить до заходів адміністративного запобігання.

Указаний захід має не каральний, а обмежувальний характер. Така міра запроваджена й статтею 71 Закону України «Про виконавче провадження», якою передбачено, що державний виконавець виносить умотивовану постанову про встановлення тимчасового обмеження боржника в праві керування транспортними засобами за наявності заборгованості зі сплати аліментів, сукупний розмір якої перевищує суму відповідних платежів за чотири місяці, до її погашення в повному обсязі.

**Висновок.** Бальна система обліку порушень правил дорожнього руху є ефективним засобом попередження адміністративних проступків із боку водіїв і, як наслідок, профілактики дорожньо-транспортних пригод. В умовах невпинного зростання рівня дорожньо-транспортного травматизму ця система як адміністративно-запобіжний захід має бути якнайшвидше запроваджена в Україні. Необхідно скасувати адміністративне стягнення у вигляді штрафних балів як таке, що не відповідає міжнародній практиці притягнення до відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

Натомість Закон України «Про дорожній рух» має бути доповнений відповідними нормами, що окреслюють порядок нарахування штрафних балів за систематичні порушення транспортного законодавства, з огляду на ступінь їхньої небезпеки, а також установлюють

правові наслідки накопичення визначеної кількості цих балів, зокрема направлення особи для перевірки знань правил дорожнього руху.

### Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019: офіційний сайт Департаменту патрульної поліції України. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення: 23.03.2020).
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80> (дата звернення: 23.03.2020).
3. Бесчастний В. М., Брянцев В. В., Червінчук А. В. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. С. 30.
4. Плетньова А. Є. Штрафні бали як інструмент забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та Грузії: порівняльний аспект. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. Випуск № 2. Том 1. 2018. С. 105.
5. Прогонюк Л. Ю. Зміст та юридичне значення поняття «систематичності» в трудовому праві України. *Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди «ПРАВО»*. Випуск 17. 2011. С. 59.
6. Проект Закону про внесення змін до деяких законів України щодо запровадження нарахування штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?id=&pf3516=3573&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3573&skl=7) (дата звернення: 23.03.2020).
7. Зиновенко В. В. О целесообразности введения балльной системы учёта нарушений правил дорожного движения. *Безопасность дорожного движения: правовые та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року)*. Кривий Ріг, 2018. С. 74.
8. Майоров В. И., Горюнов С. В. Введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения: проблемы и перспективы. *Проблемы в российском законодательстве*. 2018. № 6. С. 295.
9. Конституція України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 23.03.2020).
10. Алфьоров С. М., Ващенко С. В., Долгополова М. М., Купін А. П. Адміністративне право. Загальна частина : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2011. С. 70.

### References

1. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2019 po 31.12.2019: ofitsiyni sait Deparatamentu patrolnoi politzii Ukrainy. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (data zvernennia: 23.03.2020) [in Ukrainian].
2. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku. Rozporiadzhennia Kabinetts Ministriv Ukrainy vid 14 chervnia 2017 r. № 481-r. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80> (data zvernennia: 23.03.2020) [in Ukrainian].
3. Perspektyvy vprovadzhennia administratyvnoi vidpovidalnosti za pravoporushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu, zafiksovani v avtomatychnomu rezhymi/V.M. Beschastnyi, V.V. Briantsev, A.V. Chervinchuk - DIuI MVS Ukrainy. – Kryvyi Rih, 2018. S. 30 [in Ukrainian].
4. Pletnova, A. Ie. (2018). Shtrafni baly yak instrument zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini ta Hruzii: porivnialnyi aspekt. *Aktualni problemy vitchyznianoj yurysprudentsii*. Vypusk № 2 tom 1. 2018. S. 105 [in Ukrainian].
5. Prohoniuk, L. Iu. (2011). Zmist ta yurydychne znachennia poniattia «systematychnosti» v трудовому прavi Ukrainy. *Zbirnyk naukovykh prats Kharkivskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni H. S. Skovorody «PRAVO»*. Vypusk 17. S. 59 [in Ukrainian].
6. Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo zaprovadzhennia narakhuvannia shtrafnykh baliv za pravoporushennia u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu.

URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?id=&pf3516=3573&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3573&skl=7) (data zvernennia: 23.03.2020) [in Ukrainian].

7. Zynovenko, V. V. (2018). O tselesoobraznosti vvedeniya ballnoi systemy ucheta narushenyi pravyl dorozhnoho dvyzheniya . Bezpeka dorozhnoho rukhu: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy KhIII Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii), (m. Kryvyi Rih, 16 lystopada 2018 roku). – Kryvyi Rih, 2018. S. 74 [in Russian].

8. Maiorov, V. Y., Horovenko, S. V. (2018). Vvedeniye admynystratyvnoi otvetstvennosti za systematicheskoe narusheniye pravyl dorozhnoho dvyzheniya: problemy u perspektivy. *Probelы v rossiyskom zakonodatelstve*. № 6. S. 295 [in Russian].

9. Konstytutsiia Ukrainy. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (data zvernennia: 23.03.2020) [in Ukrainian].

10. Alforov, S. M., Vashchenko, S. V., Dolhopolova, M. M., Kupin, A. P. (2011). Administratyvne pravo. Zahalna chastyna. Navch. posib. – K.: Tsentr uchbovoi literatury. S. 70 [in Ukrainian].

**Panchenko Mykola,**

PhD in Law

(Donetsk Law Institute of MIA of Ukraine, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8575-3180>

## CURRENT ISSUES OF IMPLEMENTATION OF THE POINT SYSTEM OF REGISTRATION OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES IN UKRAINE

*The article deals with the research of current issues of implementation of the point system of registration of violations of traffic rules in Ukraine. It is emphasized that the implementation of such registration is an integral part of the administrative and jurisdictional prevention of road accidents, in particular the prevention of administrative offenses both by the person holding administrative responsibility and by other persons. The experience of European countries on preventive methods of influence on drivers, which systematically allow violations of traffic rules, is conducted. The main types of the point system of registration of offenses are characterized: cumulative and charge off. The main features of systematic violations of traffic rules are identified. Ukraine's previous experience in preventing administrative offenses in the field of transport safety has been analysed. The difference between the use of penalty points in Ukraine and European practice is emphasized. The implementation of the direction of the driver to check the knowledge of traffic rules is proposed as a means of responding to the systematic committing offenses. The place of such an event in the system of administrative coercion measures has been determined. It is emphasized that in the conditions of constant increase of the level of traffic injuries the point system of registration of violations of traffic rules, as an administrative and preventive measure, should be introduced as soon as possible in Ukraine. Administrative penalty in the form of penalty points should be abolished as being inconsistent with the international practice of prosecuting violations of rules, regulations and standards relating to road safety. The necessity of supplementing the Law of Ukraine "On Traffic" with the relevant norms is substantiated. These rules should determine the procedure for the registration of penalty points for systematic violations of transport legislation according to the degree of their danger. The rules should set out the legal consequences of the accumulation of a fixed number of these points, in particular the direction of a person to check knowledge of traffic rules.*

**Key words:** traffic violations; penalty points; systematic violations; the point system of registration of violations.

Надійшла до редколегії 13.04.2020