окремі канали зв'язку та приміщення в закладах тримання під вартою. По-третє, у разі істотних технічних збоїв чи сумнівів щодо якості сприйняття доказів надати учасникам право на відкладення засідання, а суду – обов'язок мотивувати рішення про продовження розгляду. По-четверте, розвивати цифрову грамотність суддів, прокурорів і адвокатів, оскільки без неї навіть досконале обладнання не забезпечить належної якості правосуддя.

Отже, дистанційне судове провадження в кримінальному процесі України є виправданою відповіддю на безпекові виклики воєнного стану та потужним інструментом забезпечення доступу до правосуддя. Водночас його використання не повинно знижувати рівень гарантій, які випливають із Конституції України, КПК та Конвенції. Баланс між ефективністю й справедливістю досягається лише за умови чітких законодавчих критеріїв, технічних стандартів і незмінної пріоритетності прав людини в кримінальному провадженні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ (дата звернення: 11.10.2026).
2. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод : від 04.11.1950, ратифікована Законом України від 17.07.1997 № 475/97-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004 (дата звернення 11.10.2026).
3. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text (дата звернення: 11.10.2026)
4. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text (дата звернення: 11.10.2026).
5. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 № 1402-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text (дата звернення: 11.10.2026).

Дмитренко А.М., здобувач
Науковий керівник: Панфьорова М.А.
кандидат історичних наук, доцент,
Державний торговельно-економічний університет

НАКОПИЧУВАЛЬНА СИСТЕМА ШТРАФНИХ БАЛІВ ЯК МЕХАНІЗМ ПРОТИДІЇ СИСТЕМАТИЧНИМ ПОРУШЕННЯМ ПДР: ДОСВІД УКРАЇНИ ТА НІМЕЧЧИНИ

Забезпечення безпеки дорожнього руху та захист життя і здоров'я громадян є фундаментальним завданням правової держави. Попри підвищення розмірів штрафів і розширення мережі камер автоматичної фото- та відеофіксації, дослідники фіксують високий рівень аварійності й смертності на українських автошляхах. Серед основних причин можна виділити те, що чинна система адміністративного покарання в Україні покладається майже виключно на фінансові стягнення [2; 4].

На думку фахівців Центру демократії та верховенства права, звичайний фінансовий штраф показує свою обмежену дієвість, коли йдеться про злісних і систематичних порушників Правил дорожнього руху [2]. Для забезпечення ефективності адміністративного впливу важливо, щоб санкції були пропорційними тяжкості порушення та мали стримувальний ефект [4]. Результати масштабного систематичного огляду та мета-аналізу міжнародного досвіду, здійсненого науковцями F. Alonso, M. Faus, C. Esteban та B. Martí в 2025 році, підтверджують, що фінансовий штраф сприймається по-різному залежно від рівня доходів водія. Натомість накопичувальна (демеритна) система штрафних балів може забезпечувати більш рівномірний застережний вплив незалежно від рівня доходів водія. Згідно з дослідженнями, така система дозволяє зменшити загальну кількість негативних наслідків на дорогах на 21,7%, рівень смертності на 10,4%, а травматизм на 9,1% [3, с. 11, 12, 21].

Як один із прикладів проблеми систематичних порушень ПДР можна навести резонансну ДТП, що сталася 5 червня 2026 року в Києві на Чоколівському бульварі. Унаслідок аварії загинули четверо людей, зокрема двоє працівників поліції та 12-річна дитина, ще троє людей зазнали травм. За повідомленням патрульної поліції, за автомобілем, який потрапив у ДТП, було зафіксовано 39 порушень ПДР, більшість із яких стосувалася перевищення швидкості [5].

Цей випадок ілюструє проблему систематичних порушень ПДР та актуальність пошуку додаткових механізмів впливу на поведінку водіїв. За таких умов фахівці обґрунтовують нагальну потребу впровадити якісно новий механізм адміністративного примусу - накопичувальну систему штрафних балів, яка впливає не на гаманець особи, а безпосередньо на її право керувати транспортним засобом у разі систематичного ігнорування закону [2; 4].

Правове регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху здійснюється, зокрема, відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення. Законопроєкт № 14133 передбачає внесення змін до цього Кодексу, Закону України «Про дорожній рух» та Закону України «Про Національну поліцію» [1; 4].

Україна має тривалий, але суперечливий досвід застосування бальних систем: у 1991 - 1997 роках діяла 15-бальна модель, а у 2015 році було запроваджено систему, за якою водієві щороку надавали 150 балів і списували по 50 балів за автоматично зафіксоване порушення. Оскільки бали замінювали грошовий штраф, водій фактично міг тричі порушити правила без істотних наслідків. Через такий недостатній превентивний ефект законодавче положення про штрафні бали було скасовано у 2020 році [2; 4].

Новою спробою реформування є законопроєкт № 14133 від 21.10.2025, який пропонує включити штрафні бали до переліку адміністративних стягнень у статті 24 КУпАП. На відміну від попередньої моделі, бали мають нараховуватися одночасно з грошовим штрафом. Якщо водій протягом року накопичить 15 балів, а водій зі стажем до одного року - 10 балів, уповноважена особа поліції зможе тимчасово зупинити дію його посвідчення. Для реалізації цієї системи передбачаються зміни до статей 27-1, 27-2 і 126 КУпАП, Закону України «Про дорожній рух» та Закону України «Про Національну поліцію» [1; 4].

Міжнародні стандарти безпеки дорожнього руху вимагають створювати комплексні системи контролю, де покарання виконує насамперед застережну (превентивну) та виховну функцію. Серед країн Європейського Союзу взірцевим прикладом є система штрафних балів Німеччини. Вона працює за накопичувальною (демеритною) моделлю: водій із сумлінною історією має 0 балів, а за кожне серйозне чи небезпечне порушення (перевищення швидкості, сп'яніння, телефон за кермом) бали нараховуються залежно від тяжкості проступку [2; 3, с. 11].

Німецька система є гнучкою та багатоступеневою. На початкових етапах водієві надсилається офіційне письмове застереження. На середніх етапах водія зобов'язують пройти спеціальні психолого-реабілітаційні курси чи навчальні семінари з відновлення дорожньої дисципліни. При досягненні ліміту (8 балів) особа позбавляється права керування транспортним засобом, а повернути його може лише після успішного проходження медико-психологічного обстеження. Як доводять F. Alonso та інші, така система ефективно змінює поведінку людей: водії, які отримали перші бали, починають уважніше дотримуватися правил, щоб не досягти межі позбавлення прав [3, с. 21 - 22].

Порівняння українського законопроєкту № 14133 із німецьким досвідом показує спільну мету - стримання саме повторних порушників ПДР через поєднання грошового штрафу з загрозою втрати права керування [2; 4]. Важливим плюсом бальної системи є забезпечення соціально-економічної справедливості («рівності перед покаранням»). Фінансовий штраф у розмірі 340 чи 510 грн не є відчутним покаранням для заможного водія. Натомість загроза накопичити бали й втратити право керувати діє однаково суворо на всіх учасників руху, незалежно від їхніх доходів [2; 3, с. 12].

Водночас аналіз проєкту № 14133, проведений Дослідницькою службою Верховної Ради України, виявляє суттєвий правовий ризик щодо захисту прав громадян [4]. Пропонована стаття 27-2 КУпАП передбачає, що рішення поліцейського про тимчасове зупинення дії посвідчення водія виконується негайно, а його оскарження в суді не зупиняє виконання. Для порівняння: при звичайному тимчасовому вилученні посвідчення (ст. 265-1 КУпАП) водієві видається тимчасовий дозвіл на керування на строк до 3 місяців, до ухвалення рішення судом [1; 4]. Запропонований законопроєкт створює ризик недостатності процесуальних гарантій захисту прав водія, оскільки позбавлення права керування транспортним засобом може відбутися до судового розгляду скарги на відповідне рішення. Такий механізм потребує оцінки з погляду належної правової процедури, пропорційності обмеження та забезпечення права на ефективний судовий захист [4, с. 4].

Таким чином, запровадження накопичувальної системи штрафних балів в Україні є необхідним кроком для забезпечення безпеки дорожнього руху та протидії систематичним порушникам ПДР. Законопроєкт № 14133 враховує один із недоліків попередньої моделі, встановлюючи нарахування балів одночасно зі сплатою штрафу. На нашу думку, для забезпечення превентивної функції системи її необхідно доповнити механізмом обов'язкового автоматичного сповіщення водія про кожне нарахування балів (через застосунок «Дія», SMS або e-mail). Це дозволить реалізувати психологічно-застережний вплив (за прикладом Німеччини) ще до досягнення критичного порогу у 10 чи 15 балів. Крім того, для відповідності європейським стандартам рішення поліції про зупинення дії посвідчення водія має набирати чинності лише після закінчення строку на оскарження, а в разі подання скарги, після набрання законної сили судовим рішенням за результатами її розгляду.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws (дата звернення: 26.09.2026).

2. Штрафні бали для водіїв: як новий механізм може рятувати життя на українських дорогах. *Центр демократії та верховенства права*. 18.10.2021. URL: https://cedem.org.ua/analytics/ (дата звернення: 23.09.2026).

3. Assessing the Impact of Point-based License Systems on Road Safety: A Systematic Review and Meta-analysis / F. Alonso та ін. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*. Т. 17, вип. 1. С. 11 - 24. URL: https://journals.copmadrid.org/ejpalc (дата звернення: 23.09.2026).

4. Інформаційна довідка щодо проєкту Закону України «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. Дослідницька служба Верховної Ради України. 30.09.2026. URL: https://research.rada.gov.ua/uploads/documents/33903.pdf (дата звернення: 10.10.2026).

5. Смертельна ДТП у Києві: за автомобілем зафіксували 39 порушень ПДР - поліція. *Радіо Свобода*. 06.06.2026. URL: https://www.radiosvoboda.org/amp (дата звернення: 11.10.2026).