

**СИСТЕМА ШТРАФНИХ БАЛІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ У КРАЇНАХ ЄВРОПИ:
ДОСВІД ЛАТВІЇ У КОНТЕКСТІ ПОШУКУ
ОПТИМАЛЬНОЇ МОДЕЛІ ДЛЯ УКРАЇНИ**

Завальний М. В., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного права та процесу ННІ №3 Харківського національного університету внутрішніх справ

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4191-061X>

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найгостріших у сучасній Україні. Щороку країна втрачає в дорожньо-транспортних пригодах понад три тисячі громадян, понад тридцять тисяч отримують травми. Україна має один із найвищих у Європі показників смертності та травматизму в ДТП. Чинна система покарань, що базується переважно на фінансових штрафах, не забезпечує належного превентивного впливу на водіїв, особливо на тих, хто систематично порушує правила.

Незважаючи на невдачу спробу в 2015 році запровадити систему штрафних балів для порушників дорожнього руху продовжують лунають пропозиції все ж таки запровадити в Україні цю систему штрафних балів – інструмент, який у різних варіаціях уже давно діє в більшості країн Європейського Союзу. У цьому контексті особливо корисним є вивчення досвіду тих держав, де подібний механізм функціонує вже не перший рік. Однією з таких країн є Латвійська Республіка, яка запровадила систему штрафних балів у 2003 році, врахувавши напрацювання Франції та Німеччини. Її приклад – лише один із можливих орієнтирів, але він дає змогу побачити, як теоретичні засади втілюються в життя та як система еволюціонує під впливом практичних потреб.

Правовою основою латвійської системи є Закон «Про дорожній рух» (Ceļu satiksmes likums) [1] та прийняті на його виконання підзаконні акти. З 1 липня 2020 року норми про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху виокремлено з Кодексу про адміністративні правопорушення безпосередньо до Закону, що зробило регулювання більш системним. Закон визначає склади правопорушень, види та розміри стягнень, систему штрафних балів та компетенцію органів, тоді як деталізація механізму нарахування, обліку та застосування заходів впливу прописана в Правилах Кабінету Міністрів № 551 від 21.06.2004 р. «Про застосування системи обліку штрафних балів» (Pārkarpmu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi) [2]. Такий дворівневий підхід є загальноприйнятим у європейській практиці та дозволяє оперативно вносити зміни до підзаконних актів без перегляду базового закону.

Ключове питання, яке постає перед будь-яким законодавцем, це правова природа штрафних балів: чи є вони самостійним стягненням, чи лише способом обліку порушень. Латвійське законодавство та судова практика дають чітку відповідь. Верховний суд Латвії неодноразово наголошував, що штрафні бали не є окремим видом адміністративного стягнення, а лише створюють додаткові правові наслідки для вчиненого правопорушення. Як зазначено в рішенні Сенату Верховного суду від 10 вересня 2010 року, мета балів – накопичувальний облік порушень, щоб залежно від їх кількості застосовувати до водія додаткові заходи впливу [3]. Це принципове розмежування дозволяє уникнути подвійного покарання за одне діяння. Подібна концепція не унікальна для Латвії, вона простежується, наприклад, у Франції (де бали віднімаються від початкової кількості) та в Німеччині (де бали накопичуються в регіональних реєстрах). Однак латвійський варіант цікавий тим, що реєстрація балів відбувається автоматично та без окремого рішення посадової особи, лише на підставі набрання законної сили рішенням про адміністративне стягнення. Це мінімізує суб'єктивний чинник і бюрократичні зволікання.

Водночас заходи впливу, що застосовуються після досягнення певної кількості балів, це обов'язок пройти навчання, скласти іспит чи заборона керування, які визнаються адміністративними актами, які можна оскаржити до суду. Така диференціація забезпечує баланс між ефективністю державного контролю та дотриманням прав громадян. Для України, де адміністративна реформа ще триває, важливо врахувати цей аспект: будь-який захід, що обмежує права водія, має бути підконтрольним суду.

Латвійська система поширюється виключно на водіїв транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів) і не охоплює велосипедистів. Бали нараховуються лише за порушення, що безпосередньо загрожують безпеці дорожнього руху, – формальні недоліки (наприклад, відсутність техогляду) не враховуються. Такий вибірковий підхід дозволяє сконцентрувати зусилля на реальних ризиках, що видається доцільним і для України, де кількість водіїв постійно зростає, а ресурси контролюючих органів обмежені.

Кількісні параметри латвійської системи є типовими для європейських країн: максимальний поріг – 16 балів для досвідчених водіїв (зі стажем понад два роки) і 10 – для початківців. Диференціація за стажем є поширеною практикою, яка враховує об'єктивно вищий ризик з боку менш досвідчених учасників руху. Шкала балів за окремі порушення диференціюється залежно від ступеня небезпеки. Строки дії балів становлять два роки (або п'ять за особливо тяжкі порушення), що дає змогу врахувати як так звану «свіжість» правопорушення, так і його тяжкість.

Правові наслідки накопичення балів у Латвії вибудовано за принципом поступового посилення: спочатку письмове попередження (при 4 балах), потім обов'язкове навчання тривалістю не менше 10 годин

(при 8 балах), і нарешті заборона керування на один рік (при 16 або 10 балах залежно від стажу). Водій, який не пройшов навчання в установленій шестимісячній строк, отримує додаткові два бали. Якщо заборону застосовано повторно протягом десяти років, право керування втрачається на п'ять років. Після закінчення терміну заборони необхідно скласти теоретичний іспит. Ця схема є досить жорсткою, але водночас передбачає елементи стимулювання, наприклад, можливість добровільного навчання вже при 4 балах, що дозволяє водієві скоригувати поведінку до застосування примусових заходів.

Оскарження рішень у межах системи відбувається за двома рівнями. Саме нарахування балів не є предметом окремого оскарження. Водій може оскаржити лише рішення про адміністративне стягнення, яке стало підставою для реєстрації балів. Натомість заходи впливу (зокрема заборона керування) можуть бути оскаржені як адміністративні акти спочатку до Дирекції безпеки дорожнього руху (CSDD), а потім до адміністративного суду. Такий підхід забезпечує судовий контроль коли обмежуються права водія.

Варто зазначити, що система штрафних балів у Латвії не є статичною. У 2026 році планується її суттєве посилення – збільшення кількості балів за перевищення швидкості, порушення правил обгону, користування телефоном, а також перегляд балів за формальні порушення. Це свідчить про те, що навіть усталена система потребує постійного моніторингу та адаптації до змінюваних умов, що також є важливим уроком для України.

Які ж висновки можна зробити з латвійського досвіду? Очевидно, що Латвія не є універсальною моделлю, яку слід копіювати. Однак окремі її елементи заслуговують на увагу. По-перше, визначення штрафних балів як додаткового правового наслідку, а не окремого стягнення, дозволяє уникнути юридичних колізій. По-друге, автоматична реєстрація балів без окремого рішення – це ефективний спосіб уникнення бюрократичних затримок. По-третє, диференціація порогових значень для початківців і досвідчених водіїв є справедливою та обґрунтованою. По-четверте, поетапне застосування заходів впливу – від попередження до навчання і, нарешті, до заборони керування – надає водієві можливість виправити свою поведінку, що відповідає превентивній меті системи. І нарешті, судовий контроль за заходами впливу є необхідною гарантією дотримання прав.

Водночас слід критично оцінювати й окремі ризики. Наприклад, рішення Конституційного суду Латвії від 3 листопада 2021 року у справі № 2018-18-01 нагадує про необхідність дбайливого ставлення до персональних даних: надання загальнодоступного статусу відомостям про штрафні бали було визнано несумісним із правом на приватне життя [4]. Це застерігає Україну від надмірного розголошення таких даних у майбутніх реєстрах.

Отже, латвійський досвід є лише одним з багатьох можливих орієнтирів. Більш ґрунтовний аналіз має охоплювати системи Франції,

Німеччини, Великої Британії та інших країн, де модель штрафних балів має свої особливості. Для України ж найважливішим завданням є не механічне копіювання чужого досвіду, а вироблення власної системи, яка враховувала б національну специфіку, стан дорожньої інфраструктури, рівень правової культури водіїв, можливості контролюючих органів та судової системи. Запровадження штрафних балів не є панацеєю, але за умови продуманого впровадження та постійного моніторингу воно може стати дієвим інструментом підвищення безпеки дорожнього руху та зниження смертності на дорогах.

Список бібліографічних посилань

1. Ceļu satiksmes likums: Saeima, 01.10.1997. URL: <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums>
2. Pārākumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi: Ministru kabineta noteikumi Nr.551. Rīgā 2004.gada 21.jūnijā (prot. Nr.38 22.§) URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467-road-traffic-law>
3. Lēmums Senāta Administratīvo lietu departamenta lēmums. Lieta Nr.A7010710/32 SKA-749/2010, 2010. gada 10. septembrī. URL: <https://www.at.gov.lv/downloadlawfile/4705>
4. Par Ceļu satiksmes likuma 14.1 panta otrās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 96. pantam: Spriedums Latvijas Republikas vārdā Rīgā 2021. gada 13. novembrī lietā Nr.2018-18-01. URL: <https://www.vestnesis.lv/url.php?id=327671>