

НОВИНИ

У Шепетівському районі припинено діяльність підпільних гральних закладів

По тесні доларів шоміксця за невтручання у роботу закладу з «масажними» послугами – ДБР викрило правоохоронців

Плюк Одеса отримався до атак на енергосистему, злочинна група привласнила \$20 млн на закупівлі світлофорів

Оперативна інформація щодо російського вторгнення станом на 08:00 11.06.2026

Збито/пошкоджено 195 російських БПЛА

Генеральний штаб ЗСУ інформує про втрати ворога на 11.06.26

Дрони атакували Крим: два мости пошкоджено, пожежа у Севастополі

Справжнє таїнство українських «максівців» у земельному схематозі «Саши Седого»

Халупи з особливими потребами, як змеленіші прокурори повернуть собі сивокаву фіктивну інвалідність через суд

Моніторинговий візит до Криворізької установи виконання покарань №2: заготовили, тікота й ремонтити

Як ШІ та Big Data перетворять смартфон на цілевказівник для спецслужб

Священна Toyota та киявські квартири як гонорар за молитву над спільним бетоном "Диметрі"

Анатомія схематозу: як за допомогою маніпуляцій отримати сотні гектарів землі

Shazam для артилерії: Акустичне пошування на Куп'євському напрямку: як один звук варує цілої батареї окупантів

COVID-19 ДТП Донбас: Київ Ротунду дітя агресія Росіїв вбивство мирних жителів вимагання ВОІНА війна з Росією окупантів війна з Росією грабін державна зрада допомога союзникам України змах на вбивство зложовання судимих станиціах Зміцнення окупантів колабораційна діяльність коронавірус корупція крадіжка... напад Росії на Україну нерозкриті незаконне переправлення осіб через держкордон новіше порянення об'єкти цивильної інфраструктури оперативна інформація пособники ОКУПАНТІВ привласнення коштів підоблення документів війни за кермом ракетні дроні окупантів розбій російські воєні зв'язочні російські мид смертельна ДТП убийство хабар хліганство

РЕКЛАМА

СКАНДАЛИ

Вбивчий хаос на дорогах України

PUBLISHED 11 ЧЕРВНЯ 2026



Трагедія на трасі між Караваских Дачах, де черговий водій на елітному Mercedes-Benz вилетів у підземний переїзд і забрав життя чотирьох людей, огляла лаву ймпетуючі українського дорожнього законодавства. Поки соцмережі здигаються від люті, з'ясовується, що бивець за кермом мав у своєму портфоліо 39 офіційних порушень ПДР та свіжу березневу справу про ДТП, але держава навіть не спробувала відібрати у нього посвідчення, зазначив LB.ua.

Наші закони досі існують у димному всесвіті, де серйозне гасання німіом ваявється дрібним хліганством за ціною чашки кави, а накопичувальна система європейських штрафних балів роками припадає пиллом у засіках Верховної Ради. Нардепи відверто визнають: профільні комітети банально боялися чіпати тему «суворих покарань», аби не втратити рейтинг серед водіїв-виборців, і тепер намагаються наштавдкучити загрози свою п'ятирічну будійність у чергові урядові обіцянки «комплексних заходів».

10 червня у Києві пощралися з дванадцятирічним Гришею Глушечком, який загинув у ДТП на Караваских Дачах 5 червня. Водія «мерседеса», що вилетів у підземний переїзд і вбив чотирьох перехожих, взяли під варту. Київська міська прокуратура розпочала досудове розслідування за статтею «порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель кількох осіб». Кара за це – до 10 років позбавлення волі.

Усі дні після трагедії у бульбашках соцмереж і в медіа дискутували: як же так сталося, що в Україні водій міг скоїти аж 39 порушень правил дорожнього руху, більшість із яких стосувалися перевищення швидкості, і далі йдуть за кермом. Схоже, законодавство у сфері безпеки на дорогах в Україні застаріло й не може дати раду порушникам рецидивістам. Депутати кажуть, що трагедія в Києві може стимулювати політичню волю для посилення відповідальності для таких порушників, а уряд уже пообіцяв «комплекс заходів».

Водіїв суворіше каратимуть за систематичні порушення ПДР – уряд відрадував на смертельну ДТП у Києві

Позбавити прав горе-водія ніхто й не пробував

Власника злощасного Mercedes-Benz C300 Павла Плевшицеца прогалим 2025 року 10 разів притягали до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, а в березні 2026 року судили за участь у ДТП. Але права керувати авто його ніхто не позбавляли.



Фото: Суспільне/Станіслав Смирнід / Підозрюваний водій Павло Плевшицеца під час обрання запобіжного заходу в Шевченківському районі Києва, 8 червня 2026 р.

ДТП із чотирма загиблими у Києві: водія Mercedes взято під варту без права внесення застави

І не тільки його: Юрія Назаренка, який у 2020 році скоїв жаливие ДТП на Майдані Незалежності, теж не вдалося примушити ходити пішки. Він, маючи низку діагнозів, що забороняють кермування, втратив свідомість за кермом і в'їхав у натовп у пішохідній зоні. Вбив двох людей і травмував ще чотирьох. Суд призначив 6 років ув'язнення замість 10 і заборонив сідати за кермо протягом трьох років. Навіть це досить м'яке покарання Назаренко, за свідченнями одного з постраждалих в ДТП, не відбув: подав апеляцію, засідання чомусь все не призначають, а тим часом він спокійно їздить.

«Позбавити права на керування транспортним засобом може тільки суд. Для цього у КУАП (Кодекс України про адміністративні правопорушення, – Ред.) є вичерпний перелік порушень», – пояснює речовик Патрульної поліції Києва Фіна Кутова. Але теоретично патрульні поліцейські мають право самі тимчасово вилучити водійське посвідчення у горе-водія. Інспектори можуть взбрати права на місці зупинки, якщо він скоїв адміністративне порушення, за яке передбачене покарання у вигляді позбавлення прав. Підставами для тимчасового вилучення може стати, наприклад, керування у стані сп'яніння. Створення аварійної обстановки на дорозі, порушення ПДР, що призвело до пошкодження транспортних засобів або іншого майна (тобто ДТП).

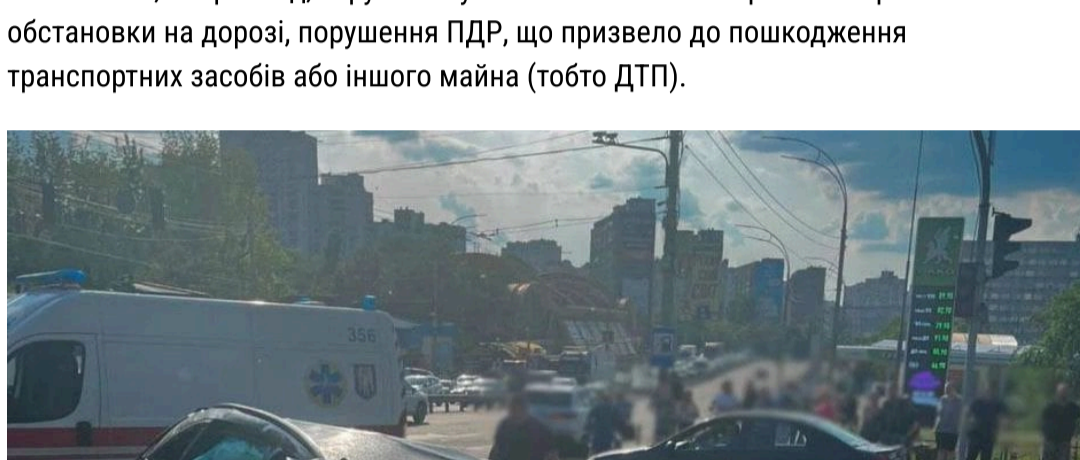


Фото: Поліція Києва / Аварія на Караваских Дачах

Патрульний, коли зафіксував інцидент, складає протокол про адміністративне правопорушення, де вказує факт вилучення посвідчення. Замість вилучення прав, поліцейський зобов'язаний видати тимчасовий дозвіл на право керування. Цей документ діє до винесення судом постанови, але не довше трьох місяців. Якщо суд визнає водія винним, може позбавити права керування на певний строк.

Якщо закриває справу або виносить рішення без позбавлення прав, посвідчення повертають власнику. Павла Плевшицеца, судячи з наявних даних, позбавити прав ніхто й не намагався. LB.ua звернувся із запитом до Патрульної поліції Києва: чому ніхто з поліцейських не пробував вилучити його права і якою була історія десятків зафіксованих за «мерседесом» порушень. Відповіди опублікуємо, коли вона надійде.

«Суд розглядав його справу про ДТП, на останнє засідання він не з'явився. Чому суд не позбавив його права керування, питання до судді», – говорить Микола Ільчук, експерт із адвокатів компанії «За безпечні дороги», – Суддя мав право це зробити».

Чи безпечні українські дороги?

Спробуй доведи, що була небезпека

Плевшицев багаторазово перевищував швидкість і зрозуміло, що це наражало на небезпеку інших учасників руху. Але з погляду закону гасання вилучити автоматично не означає створення аварійної обстановки, пояснює Микола Ільчук. І на цій підставі не можна навіть тимчасово вилучити права.

Іх могли б вилучити за створення аварійної обстановки, але воно не фіксується камерою автофіксації, а тільки поліцією. «І то у випадку, якщо буде звернення іншого водія, пасажирів або пішохода, який про це повідомить і надасть матеріальні докази, що водій створив аварійну ситуацію», – пояснює експерт із адвокації. – Ця система застаріла, непрактична і майже не застосовується, бо це дуже складно». Тому виходить, що закон передбачає 340 гривень штрафу за перевищення швидкості, теоретичні санкції за створення аварійної ситуації, які в житті не працюють, і 10 років за гратами у разі скоєння ДТП з загиблими. Між цими покараннями – величезний розрив. Має бути якийсь інструмент впливу на водія посередній, щоб запобігти тяжким наслідкам, вважає Микола Ільчук.

«Це, чого ми можемо вимагати, – створення системи штрафних балів, коли за трете-п'яте подібне порушення (залежно від заргос) водія будуть позбавляти права керування», – говорить представник компанії «За безпечні дороги».

У країнах ЄС. Сполучених Штатів, Японії тощо крім штрафів за порушення дорожніх правил передбачена ще й накопичувальна система штрафних балів для водіїв (penalty points). За повторні порушення водія накопичує бали, а після досягнення встановленого ліміту може тимчасово або повністю втратити право керування. Конкретні правила відрізняються між державами-членами ЄС, але логіка така: набрав 20 балів – усі штрафи подвоюються, набрав 50 балів – їдеш передавати тест на знання ПДР, 70 балів – рік ходиш пішки і лише потім претендуєш на новий дозвіл водити авто.

За серйозні або повторні порушення (значне перевищення швидкості, керування в стані сп'яніння, небезпечне водіння тощо) правоохоронні органи можуть заборонити водієві керувати автомобілем на певний строк. У найтяжчих випадках (рецидив, грубі порушення, ДТП з тяжкими наслідками) посвідчення водія може бути анульоване або вилучене. Щоб його повернути, часто потрібно повторно скласти іспити чи і проходите медичні перевірки. Прочому раніше водії позбавляють права керування в одній країні ЄС, міг продовжувати їздити в інших. Та за оновленими правилами заборона поширюється на інших членів Євросоюзу.

Смертельні перегони на дорогах: 3200 загиблих у ДТП в Україні за 2024 рік

Смертність на дорогах зашкалює, законодавці не діють

Ніскільки ризиковано їздити українськими дорогами, можна зрозуміти, порівнявши рейтинг безпеки доріг у країнах ЄС (попередні дані European Commission за 2025 рік) з даними Націоналіці.

Оцінюють безпеку за показником загиблих на дорогах на один мільйон населення. Що менше значення, то безпечніші дороги. І виходить, що у Швеції і Данії гине відповідно 20 і 23 людини на мільйон, в Румунії й Болгарії, які плетуться у хвості рейтингу, – 78 та 74, а в Україні – 86. Українців на дорогах гине вчетверо більше, ніж шведів чи данців.

Щоб покращити ситуацію, потрібно змінювати закони, стверджує Микола Ільчук. Але профільний комітет Верховної Ради – з питань правоохоронної діяльності – давно не пропонує ніяких ініціатив і навіть «розваж» ініціативу «Байдійжить, незалежність і переляканість депутата», – так пояснює це мисль Ільчук. – Депутати борються ухвалювати будь-які рішення без вказівки згорі». І, мислячи, а часом «обросли корою», віддалились від проблем суспільства, хоча їздять тими ж дорогами, міркуює він.

Смертельна математика українських доріг – загинуло 3 249 осіб, а це майже 32 тис поранено

За останні п'ять років нардепи не зробили абсолютно нічого для посилення безпеки українських доріг. Аж у 2021 році зробили останній помітний крок: ухвалили законопроект 2695, який суттєво посилив відповідальність за порушення правил дорожнього руху, зокрема, за керування автомобілем у стані сп'яніння.

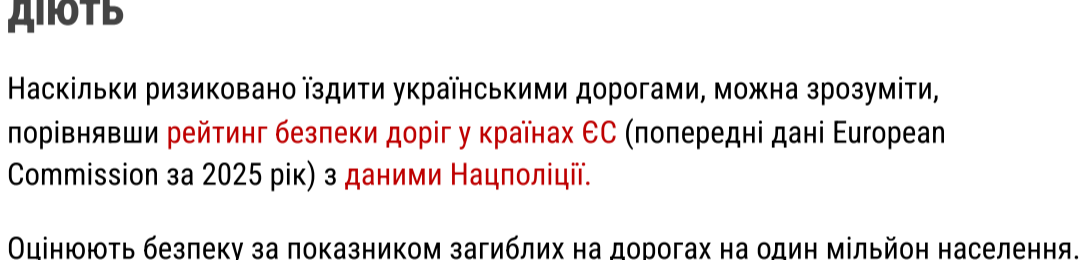


Фото: sedem.org.ua

Відтоді вони не проявляли ніякого інтересу до теми і всі законопроекти, зареєстровані у парламенті, досі лежать у профільному комітеті і криваються пиллом. Навіть не пройшли перше читання, їх і не виносять на розгляд», – нарікає Микола Ільчук.

«Всі подібні питання (посилення відповідальності водіїв, – Ред.) не раз обговорювали в попередні роки, але маю нагадати, що у звичайному режимі всі пропозиції правоохоронці щодо посилення відповідальності і збільшення покарань завжди сприймаються в штики як громадськістю, так і політичними ополітцями. У нас, м'яко кажучи, не дуже люблять підтримувати будь-яке посилення покарань і відповідальності», – пояснює LB.ua бездіяльність комітету перший заступник його голови народний депутат Андрій Осадчук. Можливо, в Україні тільки після трагічних подій усі починають прозірвати і розуміти, що потрібно щось змінювати.

На думку Осадчука, немає сумніву, що зміни у системних підходах до відповідальності порушників правил дорожнього руху потрібні. Перш за все щодо рецдивістів, які впродовж року мають неодноразові адміністративні стягнення за порушення ПДР. Людей, які багато разів перевищили дозволений швидкість за кермом, «треба не просто жорстко штрафувати, а позбавляти права керування».

«Я розраховую, що ближчим часом ми дідемо консенсус з Національною поліцією щодо змін, які вони давно напрацьовували, і буде політична можливість знайти консенсус у залі Верховної Ради», – каже Андрій Осадчук. – Хоча я добре знаю, як швидко внас-усе забувається, тому не передбачаю легкого ухвалення нових безпекових напрацювань від поліції».

Його колега по комітету Олександр Дануча теж погоджується, що система штрафів і їхній розмір в Україні давно перестали бути стримуючим фактором. Він вважає, що «МВС» комітет у цьому питанні буде єдиним.

«Ініціативи надходили. Не було політичної волі. Через трагедію, сподівався, вона з'явиться», – каже він.

Йдеться про пропозиції МВС підвищити суми штрафів за адміністративні порушення, які, за словами Олександра Данучи, правоохоронці просували завжди. Зокрема щодо посилення контролю: більше стаціонарних камер і традиційні радари в руках патрульних.

«Всіх захистити від неадекватних водіїв ніде у нікому не вдалося, але суттєво зменшити травматизм і смертність на наших дорогах було і є завданням законодавчої, виконавчої влади і місцевого самоврядування», – каже Андрій Осадчук.

Днями уряд анонсував комплекс заходів для посилення безпеки на дорогах. Обіцяють жорсткі заходи щодо систематичних порушень і любительів швидкості.

Автори: Тетяна Негада, Анна Стещенко

Джерело: LB.ua

Like

Tweet

Новини партнерів

Дуейн "Скелл" Джонсон змєнацька підковта...

Падєнна Корея проти Чєнї: хто виграв...

"Вадїк" на декорьтє і жорсткий жарт про...

Мундаль ще не починає, а втрачє...

Їх недооцінювали – тепер коїлює весь...

Вїд Києва до Нью-Йорка: як українські...

Тєг: безпековість дорожнього движєня безпека порушення ПДР смертельна ДТП

YOU MAY ALSO LIKE...

Як українці втратили зір через лікарів: медицина невідбалість, брудні руки, підробні ліки

Кєк і чем Лукєшєнко уржовєжє Українє

Кєк земельнє рефєрєдє не тєлькє веруєтє урожай, нє і рєдєруєтє інстєтут собствєннєстє в АПК

26 СЕРПНЯ 2021

26 СЕРПНЯ 2017

29 БЕРЄЗНЯ 2023