

УДК 342.922:656.1

DOI <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2026-3.1>

Л. М. Бєлкін, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, адвокат, адвокат індивідуальної практики
ORCID: 0000-0001-8672-8147

Ю. Л. Юринець, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри права та публічного управління Київського національного університету будівництва та архітектури
ORCID: 0000-0003-0281-3251

ПОШКОДЖЕННЯ ВЛАСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ВНАСЛІДОК НАЇЗДУ НА ДЕФЕКТИ ПОКРИТТЯ: ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВОДІЯ

Метою статті є дослідження особливостей адміністративної відповідальності водія у випадках пошкодження власного транспортного засобу внаслідок наїзду на дефекти дорожнього покриття, а також визначення критеріїв наявності або відсутності складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Особливу увагу приділяється питанням причинно-наслідкового зв'язку між поведінкою водія та дорожньо-транспортною пригодою, а також правовому значенню неналежного стану автомобільних доріг.

Методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціально-юридичні методи. За допомогою формально-юридичного методу проаналізовано положення Конституції України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Правил дорожнього руху, Закону України «Про дорожній рух» та ДСТУ 3587-97. Системно-структурний метод використано для дослідження взаємозв'язку між адміністративно-деліктними нормами та обов'язками балансоутримувачів автомобільних доріг щодо забезпечення безпечних умов руху. Метод аналізу судової практики застосовано під час дослідження рішень апеляційних судів у справах про притягнення водіїв до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП.

Установлено, що пошкодження водієм виключно власного транспортного засобу не завжди утворює склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, оскільки відсутнє посягання на права та майно інших осіб. Обґрунтовано, що формальне посилання органів поліції на нібито відсутність вибору водієм безпечної швидкості руху без належного дослідження стану дорожнього покриття не може вважатися достатнім доказом вини водія. Доведено, що неналежний стан дороги, наявність вибоїв, відсутність попереджувальних знаків та невиконання балансоутримувачами обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху можуть виступати безпосередньою причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Зроблено висновок про необхідність індивідуального встановлення причин виникнення дорожньо-транспортної пригоди та недопустимість автоматичного покладення адміністративної відповідальності на водія лише через факт пошкодження транспортного засобу. Наголошено, що для притягнення особи до відповідальності за ст. 124 КУпАП необхідним є належне доведення протиправності поведінки водія, його вини та причинно-наслідкового зв'язку між його діями й наслідками дорожньо-транспортної пригоди. Дослідження може бути використане під час удосконалення правозастосовної практики у відповідній категорії адміністративних справ.

Ключові слова: адміністративний проступок, дорожня інфраструктура, причинний зв'язок, безпечність руху, балансоутримувач дороги, дорожні дефекти, вина водія, правова визначеність, доказування.

L. M. Belkin, Yu. L. Iurynets. Driver's administrative liability for damage to a privately owned vehicle resulting from road surface defects

The purpose of this article is to examine the peculiarities of a driver's administrative liability in cases where the driver's own vehicle is damaged as a result of hitting defects in the road surface, as well as to determine the criteria for the existence or absence of the elements of an administrative offense provided for in Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative



© Л. М. Бєлкін, Ю. Л. Юринець, 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу CC BY 4.0

Offenses. Particular attention is paid to the issue of the causal relationship between the driver's conduct and the road traffic accident, as well as to the legal significance of the improper condition of public roads.

The methodological basis of the study consists of general scientific and special legal methods. Using the formal legal method, the provisions of the Constitution of Ukraine, the Code of Ukraine on Administrative Offenses, the Road Traffic Rules, the Law of Ukraine «On Road Traffic» and DSTU 3587-97 were analyzed. The systemic and structural method was applied to examine the relationship between administrative tort provisions and the obligations of road maintenance authorities to ensure safe traffic conditions. The method of judicial practice analysis was used in the examination of appellate court decisions concerning the imposition of administrative liability on drivers under Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses.

It has been established that damage caused exclusively to the driver's own vehicle does not always constitute the elements of an administrative offense under Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, since there is no infringement upon the rights or property of other persons. It is substantiated that a formal reference by police authorities to the alleged failure of the driver to choose a safe speed, without a proper examination of the condition of the road surface, cannot be considered sufficient evidence of the driver's guilt. It has been proven that the poor condition of the road, the presence of potholes, the absence of warning signs, and the failure of road maintenance authorities to fulfill their obligations regarding road safety may constitute the direct cause of a road traffic accident.

The study concludes that it is necessary to establish individually the causes of each road traffic accident and that the automatic imposition of administrative liability on a driver solely because of vehicle damage is inadmissible. It is emphasized that bringing a person to liability under Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses requires proper proof of the unlawfulness of the driver's conduct, the driver's guilt, and the causal relationship between the driver's actions and the consequences of the road traffic accident. The findings of this study may be used to improve law enforcement practice in the relevant category of administrative cases.

Key words: administrative offense, road infrastructure, causal relationship, traffic safety, road maintenance authority, road defects, driver's guilt, legal certainty, evidence.

Постановка проблеми. Проблематика адміністративної відповідальності водіїв за ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення у випадках пошкодження транспортного засобу внаслідок наїзду на дефекти дорожнього покриття останніми роками набула особливої практичної актуальності. Значна кількість автомобільних доріг в Україні перебуває у неналежному технічному стані, що зумовлює зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних із вибоїнами, просіданнями асфальтового покриття та іншими дефектами дорожньої інфраструктури. Водночас у правозастосовній практиці сформувався підхід, за якого органи поліції нерідко автоматично покладають відповідальність за такі дорожньо-транспортні пригоди виключно на водія, обмежуючись загальними твердженнями про невибір безпечної швидкості руху чи неврахування дорожньої обстановки.

Актуальність дослідження зумовлена наявністю низки невирішених теоретичних і практичних проблем у застосуванні ст. 124 КУпАП. Насамперед дискусійним залишається питання про те, чи утворює склад адміністративного правопорушення ситуація, коли внаслідок дорожньо-транспортної пригоди пошкоджено виключно транспортний засіб самого водія.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема адміністративної відповідальності водіїв, якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди пошкоджений лише власний автомобіль, висвітлена вкрай обмежено. У низці публікацій [1, 2] висловлюється думка, що водій не повинен нести адміністративну відповідальність за шкоду, заподіяну самому собі. Однак чітке вирішення цієї проблеми ускладнено тим, що, по-перше, адміністративні справи не потрапляють на розгляд Верховного Суду, тому не вдається сформулювати беззаперечні правові позиції. По-друге, відсутні ґрунтовні теоретичні дослідження цієї теми. Можливо, це пов'язано із тим, що дане питання вважається малозначним. Разом з тим, вказана проблема безпосередньо пов'язана із тлумаченням поняття адміністративного правопорушення, закріпленого у ст. 9 КУпАП, а також із конституційним принципом не-посягання на права, свободи та інтереси інших осіб, передбаченим ст. 68 Конституції України. Крім того, істотне значення має проблема встановлення причинно-наслідкового зв'язку між поведінкою водія та наслідками дорожньо-транспортної пригоди у випадках, коли безпосередньою причиною пошкодження транспортного засобу є неналежний стан дорожнього покриття.

Наукова новизна дослідження полягає у комплексному аналізі адміністративно-деліктної природи дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних із пошкодженням виключно власного транспортного засобу водія, крізь призму конституційного принципу правової визначеності, положень ст. 9 та ст. 124 КУпАП, а також обов'язків власників і балансоутримувачів автомобільних доріг щодо забезпечення безпечних умов дорожнього руху. У роботі обґрунтовується теза про те, що пошкодження водієм виключно власного майна саме по собі не свідчить про наявність складу адміністративного правопорушення, а також про недопустимість формального покладення адміністративної відповідальності на водія без належного дослідження стану дорожнього покриття та встановлення реального причинно-наслідкового зв'язку між діями водія і наслідками дорожньо-транспортної пригоди.

Метою статті є дослідження особливостей адміністративної відповідальності водія у випадках пошкодження власного транспортного засобу внаслідок наїзду на дефекти дорожнього покриття, а також

визначення критеріїв відмежування відповідальності водія від відповідальності балансоутримувачів автомобільних доріг.

Для досягнення поставленої мети визначено такі науково-дослідницькі завдання:

- проаналізувати зміст диспозиції ст. 124 КУпАП та поняття адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 9 КУпАП;
- дослідити співвідношення положень ст. 124 КУпАП із конституційними принципами, закріпленими у ст. 68 Конституції України;
- проаналізувати судову практику щодо притягнення до адміністративної відповідальності у випадках пошкодження виключно власного транспортного засобу;
- дослідити питання причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та дорожньо-транспортною пригодою за наявності дефектів дорожнього покриття;
- визначити правове значення неналежного стану автомобільних доріг у механізмі виникнення дорожньо-транспортних пригод;
- сформулювати пропозиції щодо вдосконалення підходів до застосування ст. 124 КУпАП у відповідній категорії справ.

Методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціально-юридичні методи пізнання. Зокрема, формально-юридичний метод використано для аналізу положень Конституції України, КУпАП, Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів; системно-структурний метод – для дослідження взаємозв'язку між нормами адміністративного, конституційного та дорожнього законодавства; метод аналізу судової практики – для дослідження правових позицій апеляційних судів у справах про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП; логіко-юридичний метод – для формулювання висновків щодо наявності або відсутності складу адміністративного правопорушення у відповідних правовідносинах.

Логіка викладення матеріалу зумовлена метою та завданнями дослідження. У роботі послідовно розглядаються: правова природа адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП; проблема пошкодження водієм виключно власного транспортного засобу; питання причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та неналежним станом дорожнього покриття; а також аналізується відповідна судова практика та формулюються узагальнюючі висновки щодо особливостей застосування адміністративної відповідальності у зазначеній категорії справ.

Виклад основного матеріалу.

Теоретичний аналіз поняття «посягання» (ч. 1 ст. 9 КУпАП) в контексті вимог Конституції України і судова практика. За диспозицією ст. 124 КУпАП, складом адміністративного правопорушення є порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Разом із тим, згідно ч. 1 ст. 9 КУпАП, адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка **посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян**, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

При цьому, згідно ст. 68 Конституції України, кожен зобов'язаний неухильно додержуватися Конституції України та законів України, **не посягати на права і свободи**, честь і гідність інших людей.

Отже, конституційно-правове розуміння посягання в українському праві полягає виключно у посяганні на права, свободи та інтереси **інших** людей.

У зв'язку із цим, якщо пошкодженням виявився **тільки власний автомобіль водія**, і при цьому не завдано пошкоджень іншим автомобілям та/або вантажу, автомобільній дорозі, вулицям, залізничному переїзду, дорожнім спорудам чи іншому майну, то такий водій, виходячи з положення статті 68 Конституції України, **не міг посягати на своє власне майно**, а тому обставини справи, при якій пошкоджено тільки власний автомобіль, не відповідають диспозиції ч. 1 ст. 9 КУпАП, тобто відсутній склад адміністративного правопорушення.

Варто зазначити, що згідно ч. 5 ст. 13 Закону України «Про судоустрій і статус суддів», висновки щодо застосування норм права, викладені у постановах **Верховного Суду**, є обов'язковими для всіх суб'єктів владних повноважень, які застосовують у своїй діяльності нормативно-правовий акт, що містить відповідну норму права. Отже, було б переконливим отримання правових позицій по спірним позиціям Верховного Суду. Однак, як зазначено вище, адміністративні справи не потрапляють на розгляд Верховного Суду, тому не вдається сформулювати беззаперечні правові позиції. Тому, аналіз судової практики здійснюється на підставі Постанов апеляційних судів.

Так, у Постанові від 13 березня 2026 року у справі № 703/8067/25, провадження № 33/821/156/26, Черкаського апеляційного суду висновується наступне [3]:

*«Крім того з диспозиції ст. 124 КУпАП випливає, що внаслідок порушення ПДР мають бути пошкоджені транспортні засоби **інших учасників ДТП**, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. З матеріалів справи вбачається, що ОСОБА_2 пошкодив лише свій*

автомобіль, жодних інших наслідків не настало. Жодних доказів, що навіть за таких умов було завдано власнику майнової шкоди у якомусь розмірі, матеріали справи не містять».

У Постанові від 22 травня 2020 року у справі № 697/2787/19, провадження № 33/821/246/20, Черкаського апеляційного суду висновується наступне [4]:

«З диспозиції ст. 124 КУпАП вбачається, що внаслідок порушення ПДР мають бути пошкоджені транспортні засоби інших учасників ДТП, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Тобто, відповідальність настає у випадку, якщо ПОШКОДЖЕНО ЧУЖЕ МАЙНО».

У Постанові від 08 серпня 2019 року у справі № 752/6946/19, провадження № 33/824/2394/2019, Київського апеляційного суду [5] констатується, що «заподіяння механічних пошкоджень власному транспортному засобу не утворює склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП».

Отже, якщо при ДТП пошкоджений **ЛИШЕ** автомобіль особи, відносно якої складений протокол про адміністративне правопорушення, **насправді складу адміністративного порушення не існує**.

На доповнення до цих міркувань слід також звернути увагу, що згідно Примітки до ст. 124 КУпАП, Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, **звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху**, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Отже, якщо водій має застраховану цивільно-правову відповідальність, то він мав би теоретичне право скористатися цією Приміткою і легітимно звільнитися від адміністративної відповідальності, однак оскільки така Примітка може застосовуватися виключно за наявності більше одного учасника ДТП, то виходячи з принципу рівності усіх сторін, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, то цілком логічним є висновок, що такий один учасник ДТП звільняється від адміністративної відповідальності.

Причинно-наслідковий зв'язок між діями водія та дорожньо-транспортною пригодою за наявності дефектів дорожнього покриття. За диспозицією ст. 124 КУпАП, складом адміністративного правопорушення є **порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху**, і саме це порушення повинно бути причиною пошкодження транспортного засобу.

Разом із тим, слід зазначити, що згідно пункту 1.4 Правил дорожнього руху, кожен учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила.

Зокрема, водій має право розраховувати, що дорожнє покриття знаходиться у належному стані.

Однак якщо ДТП пов'язано із зіткненням із дефектами дорожнього полотна (вибоїна), то водію слід наполягати на фіксації поганого стану дорожнього полотна

Згідно пункту 3.1.1 ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану», покриття проїзної частини **не повинно мати** осідань, вибоїн, напливів чи інших деформацій, що утруднюють рух транспортних засобів. Згідно пункту 3.1.2 цього Стандарту, гранична глибина окремих просадок, вибоїн не повинна перевищувати 4 см для доріг I–III категорій та груп А, Б вулиць та доріг населених пунктів; 6 см – для інших категорій та груп. Гранична висота напливів не повинна перевищувати 2 см для доріг I–III категорій та груп А, Б вулиць та доріг населених пунктів; 4 см – для інших категорій та груп.

Згідно статті 24 Закону України «Про дорожній рух», власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні.

Тобто, відповідальність за забезпечення безпечних умов руху на дорогах несуть власники доріг, і її не можна перекладати виключно на водіїв.

Наприклад, у Постанові від 20 квітня 2026 року у справі № 693/279/26, провадження № 3/693/108/26, Жашківського районного суду Черкаської області констатовано наступне: «Згідно протоколу про адміністративне правопорушення встановлено, що Водій порушив Правила дорожнього руху, здійснивши наїзд на перешкоду (вибоїну), що призвело до пошкодження транспортного засобу з матеріальними збитками, але захисник у своєму клопотанні даний факт заперечує, оскільки порушень Правил дорожнього руху з боку Водія не було, безпосередньою причиною ДТП є неналежне утримання дороги, відповідальність за яке покладається на балансоутримувача. Водій рухався з урахуванням дорожньої обстановки та не мав об'єктивної можливості своєчасно виявити та безпечно уникнути наїзду на вибоїну, у зв'язку з **відсутністю попереджувальних знаків** та неналежним станом дороги, що виключало можливість запобігання ДТП.

При цьому у протоколі про адміністративне правопорушення розміри вибоїни (глибина, площа) не зафіксовані; відповідність її нормативним вимогам не встановлена; безпечність дорожнього покриття не перевірена; наявність або відсутність попереджувальних дорожніх знаків не досліджена, то слід дійти висновку, що органом поліції не з'ясовано ключові обставини справи.

Відповідно до принципів, закріплених у Кодексі України про адміністративні правопорушення, обов'язок доказування покладається на орган, який притягає до відповідальності. У даному випадку:

- не доведено, яке саме порушення ПДР допустив водій;
- не встановлено перевищення швидкості або інших порушень;
- не доведено причинно-наслідковий зв'язок між діями водія та ДТП;
- не спростовано, що ДТП сталася внаслідок неналежного стану дорожнього покриття.

Натомість наявні обґрунтовані сумніви щодо причин виникнення ДТП. Відповідно до загальних принципів права, усі сумніви тлумачаться на користь особи, яку притягують до відповідальності.

Загальні слова з протоколу про адміністративне правопорушення, які зазвичай використовуються органами поліції, про те, що водій не вибрав безпечну швидкість руху, не врахував дорожню обстановку, не можуть слугувати доказами порушення правил дорожнього руху, оскільки у такий спосіб будь-якого водія можна обвинуватити у тому, що його транспортний засіб рухався, а не стояв на місці. **Реальна причина ДТП – неналежний стан дороги.** Дорожньо-транспортна пригода сталася внаслідок наїзду на дефект дорожнього покриття (вибоїну), що: не відповідав вимогам безпеки дорожнього руху; не був позначений відповідними дорожніми знаками або огороженням; створював небезпеку для учасників дорожнього руху.

Таким чином, безпосередньою причиною ДТП є неналежне утримання дороги, відповідальність за яке покладається на балансоутримувача.

Натомість водій рухався з урахуванням дорожньої обстановки та не мав об'єктивної можливості своєчасно виявити та безпечно уникнути наїзду на вибоїну. Відсутність попереджувальних знаків та неналежний стан дороги виключали можливість запобігання ДТП.

Отже, оскільки: наявність дефекту дороги підтверджена; його параметри та відповідність нормам не досліджені; поведінка водія не визнана протиправною належними доказами, – то причинно-наслідковий зв'язок між діями водія та наслідками відсутній.

Висновки та перспективи.

Проведене дослідження дає підстави для висновку, що практика автоматичного притягнення водіїв до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП у випадках пошкодження їх транспортного засобу внаслідок наїзду на дефекти дорожнього покриття не завжди відповідає вимогам законності, обґрунтованості та принципу індивідуалізації юридичної відповідальності.

Встановлено, що диспозиція ст. 124 КУпАП повинна застосовуватися у системному взаємозв'язку з положеннями ст. 9 КУпАП та ст. 68 Конституції України (вимога не посягати на права і свободи, честь і гідність **інших людей**). Адміністративна відповідальність можлива лише за наявності всіх елементів складу адміністративного правопорушення, зокрема протиправного посягання на права, свободи або майнові інтереси **інших осіб**. У зв'язку із цим пошкодження особою виключно власного транспортного засобу саме по собі не свідчить про наявність складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Такий підхід узгоджується з практикою апеляційних судів, які неодноразово зазначали, що заподіяння механічних пошкоджень лише власному автомобілю не утворює адміністративно-деліктного складу.

У дослідженні також обґрунтовано, що у справах цієї категорії ключового значення набуває встановлення причинно-наслідкового зв'язку між поведінкою водія та наслідками дорожньо-транспортної пригоди. Формальні твердження про невибір безпечної швидкості руху чи неврахування дорожньої обстановки не можуть вважатися достатніми доказами вини особи без належного дослідження фактичного стану дорожнього покриття, параметрів вибоїн, наявності попереджувальних дорожніх знаків та інших істотних обставин.

Доведено, що неналежний стан автомобільної дороги може виступати самостійною та безпосередньою причиною дорожньо-транспортної пригоди. Відповідно до законодавства України, обов'язок забезпечення безпечного стану дорожньої інфраструктури покладається на власників автомобільних доріг або уповноважених балансоутримувачів. Отже, перекладення всієї відповідальності за наслідки дорожньо-транспортної пригоди виключно на водія без дослідження належності виконання таких обов'язків суперечить принципам справедливості та правової визначеності.

Крім того, дослідження показало, що в адміністративній практиці органи поліції нерідко не забезпечують належного стандарту доказування: не фіксуються параметри дорожніх дефектів, не перевіряється відповідність дорожнього покриття нормативним вимогам, не встановлюється наявності або відсутності попереджувальних засобів організації дорожнього руху. У таких умовах висновок про вину водія часто ґрунтується на припущеннях, що є несумісним із загальними принципами юридичної відповідальності та презумпцією невинуватості.

Таким чином, притягнення особи до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП у випадках пошкодження транспортного засобу внаслідок наїзду на дефекти дорожнього покриття можливе лише за умови належного та повного доведення:

- конкретного порушення Правил дорожнього руху з боку водія;
- вини особи;
- реального причинно-наслідкового зв'язку між поведінкою водія та наслідками дорожньо-транспортної пригоди;
- відсутності визначального впливу неналежного стану дорожнього покриття на виникнення ДТП.

У протилежному випадку притягнення водія до адміністративної відповідальності суперечитиме вимогам законності та конституційному принципу верховенства права.

Перспективами подальших досліджень є проблеми адміністративної відповідальності водіїв, які управляють автомобілем в іноземній комплектації, передбаченій іноземним виробником.

Список використаних джерел:

1. Боїн К. ДТП на одного. Чи повинен водій нести адмінвідповідальність за шкоду, заподіяну самому собі? *Закон і Бізнес*. № 46 (1085). 17.11-23.11.2012. URL: https://zib.com.ua/ua/print/12734-chi_povinen_vodiy_nesti_vidpovidalnist_za_shkodu_zapodiyanu_.html
2. Якщо унаслідок з'їзду в кювет пошкоджено лише власний автомобіль то адміністративна відповідальність за ст. 124 КУпАП не настає. Пресслужба Долинського районного суду Івано-Франківської області. 24.05.2023. URL: <https://dl.if.court.gov.ua/sud0906/pres-centr/1/1443224/>
3. Постанова від 13.03.2026 року у справі № 703/8067/25, провадження № 33/821/156/26, Черкаського апеляційного суду. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/135027397>
4. Постанова від 22.05.2020 року у справі № 697/2787/19, провадження № 33/821/246/20, Черкаського апеляційного суду. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89498355>
5. Постанова від 08.08.2019 року у справі № 752/6946/19, провадження № 33/824/2394/2019, Київського апеляційного суду. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83748238>

Дата першого надходження статті до видання: 17.07.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 03.08.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 15.09.2026