

**АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС,
ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО**

БЛАГОДИР А. А.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри відновного правосуддя
та приватної детективної діяльності
(*Національний університет водного
господарства та природокористування*)

БЛАГОДИР В. С.,
кандидат юридичних наук,
адвокат

БЛАГОДИР С. М.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри відновного правосуддя
та приватної детективної діяльності
(*Національний університет водного
господарства та природокористування*)

УДК 342.95

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.1.21>**ПИТАННЯ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ
ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття присвячена розгляду питань, пов'язаних з удосконаленням діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху.

Звернена увага на те, що дорожньо-транспортний травматизм є однією з найбільш поширених причин смертності і втрати працездатності не лише в Україні, але й у всьому світі. Державними органами України, на які покладено обов'язок щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, вживалися організаційні та правові заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки на дорогах. Однак, за офіційними даними, кількість дорожньо-транспортних пригод та осіб, які постраждали в них, з кожним роком збільшується.

З'ясовано, що найбільш поширеними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; недотримання водіями дистанції; порушення правил проїзду пішохідних переходів; керування транспортним засобом у нетверезому стані; зниження працездатності водіїв; незадовільний технічний стан транспортних засобів; незадовільний стан елементів дороги і дорожньої обстановки; незадовільна організація дорожнього руху. Більшість зазначених причин пов'язана з нехтуванням водіями та іншими особами встановлених правил дорожнього руху. Головне завдання щодо забезпечення дорожньої безпеки покладається на патрульну поліцію. На неналежне виконання покладених на патрульну службу обов'язків впливає ціла низка факторів, серед яких можна виділити не досить чітке нормативно-правове регулювання діяльності патрульної поліції та низький рівень підготовки патрульних.



Запропоновано до ст. 258 КУпАП та до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, внести доповнення про те, що за клопотанням особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, розгляд справи повинен бути відкладений до моменту прибуття захисника. У такому разі поліцейський призначає дату і час розгляду справи. Неявка правопорушника чи його захисника у визначений поліцейським час до місця розгляду справи не є перешкодою для розгляду справи по суті.

Ключові слова: *дорожньо-транспортна пригода, травматизм, суд, доказування, право на захист.*

Blahodyr A. A., Blahodyr V. S., Blahodyr S. M. Issues of improving the activities of the patrol police to ensure road safety

The article deals with issues related to the improvement of the National Police in the field of road safety.

Attention is drawn to the fact that road traffic injuries are one of the most common causes of death and disability not only in Ukraine but also around the world. The state bodies of Ukraine, which are obliged to ensure road safety, have taken organizational and legal measures aimed at improving the level of road safety. However, according to official data, the number of traffic accidents and people injured in them is increasing every year.

It was found that the most common causes of accidents are: speeding; violation of maneuvering rules; violation of traffic rules at intersections; non-observance of distance by drivers; violation of the rules of pedestrian crossings; driving while intoxicated; reduction of working capacity of drivers; unsatisfactory technical condition of vehicles; unsatisfactory condition of road elements and road conditions; unsatisfactory traffic organization. The vast majority of these reasons are related to the disregard of established traffic rules by drivers and others. The main task of ensuring road safety is assigned to the patrol police. Improper performance of duties assigned to the patrol service is influenced by a number of factors, including insufficiently clear legal regulation of patrol police activities and low level of training of patrol officers.

It is proposed to amend Art. 258 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses and Instruction on registration of police materials on administrative law and order in ensuring traffic safety, fixed in an automatic mode, with addition that at the request of the person who is brought to administrative responsibility, consideration of case should be postponed till arrival of the defender.

In this case, the police officer sets a date and time for the case. The non-appearance of the offender or his defense counsel at the time appointed by the police to the place of consideration of the case is not an obstacle to the consideration of cases on the merits.

Key words: *traffic accident, injuries, court, evidence, right to defense.*

Вступ. Дорожньо-транспортний травматизм є однією з найбільш поширених причин смертності і втрати працездатності не лише в Україні, але й у всьому світі. За останні десятиліття значно збільшилася інтенсивність дорожнього руху та аварійність. Зважаючи на це, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 року резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», якою проголошено 2011–2020 роки Десятиліттям дій із безпеки дорожнього руху [1]. Метою прийняття Резолюції була стабілізація та подальше скорочення прогнозованого рівня смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод у всьому світі шляхом активізації діяльності на національному, регіональному та глобальному рівнях. В Україні це питання також досить актуальне.



Проблеми безпеки дорожнього руху розглядали у своїх працях такі вчені, як О.Ф. Андрійко, О.М. Бандурка, А.С. Васильєв, І.П. Голосніченко, Гусаров, М.М. Долгополова, Р.А. Калюжний, Л.В. Коваль, Т.О. Коломоєць, А.Т. Комзюк, О.В. Кузьменко, В.І. Курило, В.Л. Ортинський, О.І. Остапенко, М.М. Тищенко та інші. Праці вітчизняних та зарубіжних учених мають велике теоретичне і практичне значення. Однак ступінь наукової розробленості окремих питань діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху недостатній і потребує переосмислення й удосконалення.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження теорії і практики діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху та формулювання авторської позиції щодо вирішення наявних теоретичних і практичних питань.

Результати дослідження. Кабінетом Міністрів України 14 червня 2017 року було прийняте Розпорядження № 481-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року», в якому зазначено, що у 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1% та травмованих у них осіб на 6,4% порівняно з 2015 роком. За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1% загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – 8 загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1% осіб [2].

У результаті заходів, передбачених Стратегією, очікувалося зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30% до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Однак натепер істотних змін із безпекою на наших дорогах не відбулося.

За офіційними даними Патрульної Поліції, в 2017 році сталося 162 526 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 3432 та травмовано 34 677 осіб. У 2018 році сталося 150 120 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 3350 та травмовано 30 884 особи, а в 2019 році сталося 160 667 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 3454 та травмовано 32 736 осіб [3].

Заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький повідомив, що за 2020 рік сталося 168 107 ДТП, із яких 26 140 – із травмами. За цей же період загалом загинула 3541 людина, зокрема 168 дітей, 1198 пішоходів та 235 велосипедистів [4].

Причини таких високих показників дорожньо-транспортних пригод є досить різноманітними.

На думку співробітників науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності, головною причиною ДТП є порушення водіями транспортних засобів швидкісного режиму. Це стало причиною 20,6% усіх ДТП із постраждалими. При цьому переважне число порушень – це перевищення саме безпечної швидкості, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах. Перевищення ж установленної швидкості, тобто понад чітко визначених обмежень, які встановлені Правилами дорожнього руху, стало причиною автопригод у 86 випадках. Другою за поширеністю причиною ДТП стало порушення правил маневрування – 11,6% від загальної кількості. Значна кількість аварій сталася через порушення правил проїзду перехресть – 6,3%, недодержання дистанції – 5,3%, керування у нетверезому стані – 3,8%, порушення правил проїзду пішохідних переходів – 3,7% [5].

Аналогічні висновки висловлювалися і в інших джерелах [6, с. 295; 7; 8, с. 94; 9].

Зазначене дає підстави вважати, що найбільш поширеними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; недотримання водіями дистанції; порушення правил проїзду пішохідних



переходів; керування транспортним засобом у нетверезому стані; зниження працездатності водіїв; незадовільний технічний стан транспортних засобів; незадовільний стан елементів дороги і дорожньої обстановки; незадовільна організація дорожнього руху.

Більшість цих причин пов'язана з нехтуванням водіями та іншими особами встановлених правил дорожнього руху.

Таке безвідповідальне ставлення до виконання правил поведінки на дорогах і, як наслідок, до життя та здоров'я, не тільки свого, а й інших осіб, насамперед пов'язане з моральним та правовим нігілізмом.

Очевидно, що покращення становища у сфері безпеки дорожнього руху може бути досягнуто тільки завдяки співпраці між усіма зацікавленими сторонами як у державному, так і в приватному секторі, та включати цілий комплекс заходів інженерно-технічного, інформаційно-просвітницького, соціально-медичного, правового, психологічного характеру.

Одним із напрямів подолання зазначеної проблеми, на наш погляд, є своєчасне виявлення, припинення правопорушень цієї категорії та притягнення осіб, які їх вчиняють, до відповідальності.

В Україні контроль за забезпеченням безпеки дорожнього руху, згідно зі статусом, здійснюється багатьма органами, серед яких: Президент України, Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, державні адміністрації, органи місцевого самоврядування тощо. Однак головне завдання щодо забезпечення дорожньої безпеки покладається на правоохоронні органи, головну роль серед яких нині відіграє патрульна поліція. Зазначене слідує з вимог Закону України «Про Національну поліцію» та Положення «Про департамент патрульної поліції» [10; 11].

Патрульна поліція є відносно новоствореним підрозділом Національної поліції України. Владою було задекларовано, що до лав патрульної поліції будуть відібрані найбільш достойні кандидати, які пройдуть якісну професійну підготовку, отримають належні теоретичні знання та опанують необхідні для несення служби практичні навички. Також передбачалося, що держава забезпечить діяльність патрульної поліції належною правовою базою та матеріальним забезпеченням.

За таких обставин слід було очікувати істотних змін у боротьбі з правопорушеннями, в тому числі і з порушеннями правил дорожнього руху. Однак, як зазначалося вище, корінних змін у боротьбі з правопорушеннями не відбулося.

В юридичній літературі обґрунтовано зверталася увага на те, що на неналежне виконання покладених на патрульну службу обов'язків впливає ціла низка факторів, серед яких можна виділити не досить чітке нормативно-правове регулювання діяльності патрульної поліції та низький рівень матеріального забезпечення. Зокрема, автори вважають, що порівняльний аналіз правових основ діяльності патрульної служби Національної поліції показує, що нормативно-правове регулювання не повною мірою відповідає її адміністративно-правовому статусу. Права та обов'язки Національної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та завдання МВС України не узгоджені між собою та виходять за межі спеціальних контрольно-наглядових і дозвільних повноважень [12, с. 32]. Патрульні не можуть повноцінно виконувати покладені на них обов'язки через існуючий некомплект, основна причина якого – низька конкуренція заробітної плати патрульних тощо [13, с. 18–20].

Погоджуючись із зазначеним, вважаємо, що на якість виконання покладених обов'язків також істотно впливає недостатній рівень професійної підготовки патрульних та відсутність ефективного реагування на допущені порушення вимог закону з боку керівництва підрозділів поліції.

Практика свідчить, що значна кількість адміністративних протоколів та постанов про притягнення водіїв до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху складені з істотними порушеннями вимог чинного законодавства. Зазначене дає можливість порушникам уникати відповідальності, що створює у частини водіїв відчуття всюдозволеності та можливості безкарно порушувати встановлені правила дорожнього руху.



Статистичні дані свідчать про те, що впродовж 2019 року на розгляді місцевих загальних судів перебувало 309 тис. справ про порушення Правил дорожнього руху. Із різних підстав місцеві загальні суди закрили провадження у 64,1 тис. справ, або 20,7%. Із винесенням постанови розглянуто 257 тис. справ цієї категорії. За порушення Правил дорожнього руху місцеві загальні суди застосували різні види стягнень до 192 тис. правопорушників. Станом на 31 грудня 2019 р. місцеві загальні суди не розглянули 28 тис. справ цієї категорії, або 9,2% від кількості тих справ, що перебували на розгляді упродовж року [14].

Таким чином, враховуючи, що адміністративні протоколи складаються відносно конкретної особи, із 281 тис. справ, розгляд яких був завершений судами, 64,1 тис. проваджень закриті, накладені стягнення на 192 тис. осіб, а 89 тис. осіб (більше 30%) не притягнуті до адміністративної відповідальності.

Аналогічна ситуація спостерігається під час розгляду справ за адміністративними позовами учасників дорожнього руху про незаконні дії співробітників патрульної поліції.

Як слідує з Реєстру судових рішень, у 2020 році Івано-Франківським міським судом було прийнято 117 рішень за адміністративними позовами водіїв про незаконні дії інспекторів патрульної поліції, з яких 69 задоволено, що становить 59% [15].

Найчастіше Івано-Франківським міським судом задовольнялися адміністративні позови у зв'язку з відсутністю доказів винуватості осіб у порушенні правил дорожнього руху.

У 35 випадках скасування незаконних постанов, що становить більше 50% від кількості усіх скасованих, суди звертали увагу на те, що особи, уповноважені на розгляд справи про адміністративне правопорушення, у постановках взагалі не посилалися на технічний засіб, за допомогою якого здійснено фіксацію правопорушення, або не зазначали будь-які інші докази винуватості особи.

Наприклад, у рішенні від 15.12.2020 (справі № 344/5231/20) суд зазначив, що в оскаржуваній постанові серії ЕАК № 2388741 від 14.04.2020 відсутні посилання на технічний засіб, за допомогою якого здійснено відеозапис правопорушення, що суперечить вимогам ст.283 КУпАП [16].

Рішення суду у цій та інших аналогічних справах узгоджується і з правовими висновками, висловленими Верховним Судом у справах № 428/2769/17 від 24.01.2019 та № 524/5536/17 від 15.11.2018, у яких зазначено, що у разі відсутності в оскаржуваній постанові посилань на технічний засіб, за допомогою якого здійснено відеозапис, наданий відповідачем відеофайл не може вважатися належним та допустимим доказом вчинення позивачем адміністративних правопорушень [17; 18].

Однак найбільш негативними, на наш погляд, діями, які приводять до скасування винесених постанов, є істотні порушення поліцейськими прав осіб, які притягуються до відповідальності, в тому числі конституційного права на захист.

Конституційний Суд України у своєму рішенні від 30.09.2009 № 23-рп/2009 зазначив, що положення частини першої статті 59 Конституції України «кожен має право на правову допомогу» треба розуміти як гарантовану державою можливість будь-якій особі незалежно від характеру її правовідносин з державними органами, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, юридичними та фізичними особами вільно, без неправомірних обмежень отримувати допомогу з юридичних питань в обсязі і формах, як вони того потребують. Рішення Конституційного Суду України є обов'язковим для виконання на всій території України [19].

Згідно з положеннями ст. 268 КУпАП, особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; під час розгляду справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі.



Очевидно, що співробітникам патрульної поліції добре відомі вимоги ст. 59 Конституції України та ст. 268 КУпАП, однак непоодинокими є випадки, коли вони навмисно порушують права особи на захист, що викликає особливе занепокоєння.

Наприклад, під час розгляду справи № 344/12425/20 було встановлено, що поліцейським УПП в Івано-Франківській області було задоволено клопотання водія про розгляд його справи за участю адвоката. Однак, поки позивач розмовляв з адвокатом по телефону, поліцейська винесла постанову про притягнення його до відповідальності, фактично позбавивши права на захист та провівши розгляд справи з істотними порушеннями вимог ст. 268 КУпАП [20].

Такі незаконні дії співробітники патрульної поліції, як правило, обґрунтовують тим, що захисник не може в короткі терміни з'явитися на місце вчинення правопорушення, а поліцейський не може перенести розгляд справи.

Зазначеному, на нашу думку, також частково сприяє недосконалість деяких норм КУпАП та відомчих нормативно-правових актів.

Так, зі змісту ч. 4 ст. 258 КУпАП слідує, що у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції, уповноваженими органами (посадовими особами) на місці вчинення порушення виноситься постанову у справі про адміністративне правопорушення відповідно до статті 283 КУпАП.

Зазначене положення також закріплене в п. 2 розділу III Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [21].

Висновки. До ст. 258 КУпАП та до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, повинні бути внесені доповнення про те, що за клопотанням особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, розгляд справи повинен бути відкладений до моменту прибуття захисника. У такому разі поліцейський призначає дату і час розгляду справи. Неявка правопорушника чи його захисника у визначений поліцейським час до місця розгляду справи не є перешкодою для розгляду справи по суті.

Зазначені доповнення забезпечать гарантоване Конституцією України право на захист та врегулюють порядок розгляду справ на місці вчинення правопорушення.

Список використаних джерел:

1. Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі : Резолюція, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 02 березня 2010 року. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/64/255> (дата звернення: 12.01.2021).
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.01.2021).
3. Статистика ДТП в Україні за 2017-2019 роки. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 12.01.2021).
4. Статистика ДТП. URL: <https://www.facebook.com/Bilosh/posts/10222497872868139> (дата звернення: 13.01.2021).
5. Про стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні. URL: <https://www.dli.donetsk.ua/news/2018-08-04-2> (дата звернення: 12.01.2021).
6. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол. : Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін.]. – К. : «Укр. енцикл.», 1999. – Т. 2. Д – Й. – 744 с.
7. Причини та профілактика дорожньо-транспортних пригод. URL: <https://skole-rda.gov.ua/news/12-42-03-24-07-2018/> (дата звернення: 12.01.2021).
8. Коваленко Л. Основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2019. №. 86(2). С. 94–98. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vhad_2019_86%282%29__18 (дата звернення: 13.01.2021).



9. Дорожньо-транспортна пригода. Причини. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE> (дата звернення: 13.01.2021).

10. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VIII (Редакція станом на 01.01.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>. (дата звернення: 16.01.2021).

11. Положення Про департамент патрульної поліції. Наказ МВС України від 06.11.2015 № 73: веб-сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/polozhennyarpoDPP-1.pdf>. (дата звернення: 16.01.2021).

12. Бортник Н.П., Єсімов С.С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Юридичні науки.* 2016. № 837. С. 29–35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2016_837_6 (дата звернення: 19.01.2021).

13. Кобзін Д. Оцінка інституційної спроможності управління патрульної поліції в донецькій області / Д. Кобзін, А. Черноусов // Харківський інститут соціальних досліджень (ХІСД). – 2020. – 32 с. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/Patrol-police-DON-ukr.pdf>. (дата звернення: 19.01.2021).

14. Аналіз стану здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення у 2019 році / Верховний Суд. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/Analiz_Krumin_sudu_pravoror_2019.pdf. (дата звернення: 19.01.2021).

15. Рішення Івано-Франківського міського суду у адміністративних позовах до Патрульної поліції: веб-сайт. URL: reestr.court.gov.ua/ (дата звернення: 20.01.2021).

16. Рішення Івано-Франківського міського суду від 15.12.2020 у справі № 344/5231/20: веб-сайт. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/93543937> (дата звернення: 22.01.2021).

17. Постанова Верховного Суду від 24.01.2019 у справі № 428/2769/17: веб-сайт. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/79410567> (дата звернення: 22.01.2021).

18. Постанова Верховного Суду від 15.11.2018 у справі № 524/5536/17: веб-сайт. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/77860158> (дата звернення: 22.01.2021).

19. Рішення конституційного Суду України від 30.09.2009 N 23-рп/2009 у справі за конституційним зверненням громадянина Голованя Ігоря Володимировича щодо офіційного тлумачення положень статті 59 Конституції України (справа про право на правову допомогу): веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-09#Text> (дата звернення: 22.01.2021).

20. Рішення Івано-Франківського міського суду від 07.12.2020 у справі № 344/12425/20: веб-сайт. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/93543937> (дата звернення: 22.01.2021).

21. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>. (дата звернення: 22.01.2021).

