

## УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

### IMPROVEMENT OF THE ADMINISTRATIVE MECHANISM RESPONSIBILITIES FOR SECURITY OFFENSES ROAD TRAFFIC

Тімашов В.О., д.ю.н., професор,  
професор кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права  
*Державний торговельно-економічного університет*

Хоружа К.С., студентка I курсу факультету міжнародної торгівлі та права  
*Державний торговельно-економічного університет*

Стаття розглядає причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод, а також необхідність впровадження змін у систему правил дорожнього руху з метою забезпечення безпеки учасників дорожнього руху. Особливий акцент приділяється найпоширенішим порушенням в сфері дорожнього руху в Україні, такі як: перевищення швидкості, порушення правил маневрування та проїзду пішохідних переходів, недотримання дистанції, а також керування у стані сп'яніння. Наголошено на відсутності поняття «дорожній рух» та неузгодженості змісту двох основних нормативно-правових актів, якими регулюється адміністративна відповідальність за ДТП.

Статтю присвячено виявленню проблемних питань законодавства, яке регулює адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Висвітлено проблему встановлення суб'єкта та відповідальності за адміністративне правопорушення на дорозі, зафіксоване в автоматичному режимі. Вказується на проблему ідентифікації суб'єкта порушення, оскільки відповідальність зазвичай лягає на власника транспортного засобу, а не на фактичного правопорушника. Ця проблема частково вирішена, але залишається актуальною, оскільки процес внесення відомостей до Єдиного державного реєстру транспортних засобів не є повністю обов'язковим, що створює прогалини в системі контролю. Доведена необхідність обов'язкової реєстрації власником автомобіля в ЄДРТЗ та необхідність встановлення більш ефективних механізмів ідентифікації порушників. Проаналізовано доцільність нововведеного адміністративно-правового інституту щодо встановлення суб'єкта та відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Наприклад, відсутність відомостей про належного користувача транспортного засобу у ЄДРТЗ не виключає його право керувати цим засобом, що може призвести до недостатнього контролю та збільшення ризику дорожніх пригод.

Звернено увагу на недоліки системи штрафів у сфері дорожнього руху, вказуючи на те, що поточні штрафи за порушення правил дорожнього руху, зокрема за перевищення швидкості, можуть бути недостатньо ефективними для зменшення кількості дорожніх пригод. Пропонується переглянути та посилити систему штрафів для забезпечення більшої відповідальності порушників та зниження ризику дорожніх подій.

Обґрунтовано ідею необхідності доповнення П. 23 «Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також...» пунктом, що у разі реєстрації транспортного засобу за особою, яка не досягла 16-річного віку, адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху має нести її законний представник.

**Ключові слова:** адміністративне правопорушення, суб'єкт, руху в автоматичному режимі, ЄДРТЗ, належний користувач, адміністративна відповідальність.

The article examines the causes and consequences of road accidents, as well as the need to introduce changes to the system of traffic rules in order to ensure the safety of road users. Particular emphasis is paid to the most common violations in the field of traffic in Ukraine, such as: speeding, violation of the rules of maneuvering and passing pedestrian crossings, non-compliance with the distance, as well as driving while intoxicated. The absence of the concept of "road traffic" and the inconsistency of the content of the two main normative legal acts, which regulate administrative liability for road accidents, are emphasized.

The article is devoted to the identification of problematic issues of the legislation that regulates administrative liability for offenses in the field of road safety. The problem of establishing the subject and responsibility for an administrative offense on the road, recorded in automatic mode, is highlighted. The author points out the problem of identifying the subject of the violation, since the responsibility usually falls on the owner of the vehicle, and not on the actual offender. This problem has been partially resolved, but remains relevant, since the process of entering information into the Unified State Register of Vehicles is not completely mandatory, which creates gaps in the control system. The necessity of mandatory registration by the owner of the car in the Unified State Register of Vehicles and the need to establish more effective mechanisms for identifying violators has been proved. The expediency of the newly introduced administrative and legal institution to establish the subject and responsibility in the field of ensuring road safety in automatic mode is analyzed. For example, the lack of information about the proper user of a vehicle in the USRTZ does not exclude his right to drive this vehicle, which can lead to insufficient control and an increase in the risk of road accidents.

The author draws attention to the shortcomings of the system of fines in the field of traffic, pointing out that the current fines for traffic violations, in particular for speeding, may not be effective enough to reduce the number of road accidents. The author also proposes to revise and strengthen the system of fines to ensure greater responsibility of violators and reduce the risk of road accidents.

The idea of the need to supplement Clause 23 of the "Procedure for state registration (re-registration), deregistration of cars, buses, as well as..." paragraph that in case of registration of a vehicle for a person under 16 years of age, administrative responsibility for violation of traffic rules should be borne by his/her legal representative.

**Key words:** administrative offense, subject, movements in automatic mode, USROV, proper user, administrative responsibility.

**Постановка проблеми.** Високий рівень стану смертності і травматизму, взагалі аварійності у сфері дорожнього руху в Україні з кожним роком зростає. Також зростає кількість учасників дорожнього руху, з'являються нові засоби руху, розвивається інфраструктура. Рівень заторів на українських дорогах стрімко зростає, з цим збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод. Основними причинами високого рівня аварійності на українських дорогах є низький рівень правової культури учасників дорожнього руху та нехтування вимогами безпеки під час керування транспортним засобом. У зв'язку з цим, більшою загрозою, як показує статистика, є переви-

щення швидкості. Розглядаючи це питання, можна зіштовхнутися з низкою проблем. За статистичними даними дорожньо-транспортних пригод в Україні, за 2023 рік загальна кількість дорожньо-транспортних пригод унаслідок перевищення безпечної швидкості становить 1 788; з них загинуло 320 осіб [1]. За чинним законодавством, порушення швидкості фіксується в автоматичному режимі. З цим пов'язано труднощі в встановленні суб'єкта правопорушення та, відповідно, притягнення його до відповідальності.

**Мета статті.** Вивчення стану правового забезпечення правил дорожнього руху; встановлення проблем та про-

галин в законодавстві; формулювання пропозицій щодо вдосконалення правового регулювання у сфері адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, спрямовані на поліпшення ситуації на дорогах України й поліпшення державної статистики дорожньо-транспортних пригод.

**Виклад основного матеріалу.** Стаття 3 Конституції України гарантує, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [2]. Таким чином, обов'язок держави – поважати, заохочувати й захищати права людини та громадянина. Одним зі способів такого захисту прав з боку держави є встановлення певного виду юридичної відповідальності за протиправну поведінку суб'єкта правопорушення [3]. У розділі 2 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) «Адміністративне правопорушення і адміністративна відповідальність», а саме в статті 9, чітко визначено, що 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, за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [4].

Визначення адміністративної відповідальності в чинному законодавстві немає, але в статті 23 КУпАП зазначено, що адміністративне стягнення є мірою відповідальності й застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, у дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так й іншими особами [4].

Найрозповсюджена причина притягнення до адміністративної відповідальності є порушення в сфері дорожнього руху. Основними нормативно-правовими актами, що регулюють правила дорожнього руху є: Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний кодекс України, Закон України «Про дорожній рух», Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху», Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху», Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» № 1395, Порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, та інші нормативно-правові акти.

Так, ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що «учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів» [5].

В цьому законі відсутні визначення понять «дорожній рух» та «безпека дорожнього руху». Також ці поняття відсутні в постанові Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху». Наразі пошук по всій базі національного законодавства видає лише один варіант значення для кожного із понять: «дорожній рух» та «безпека дорожнього руху». Ці терміни розкривались нормотворцями таким чином: «дорожній рух – сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги; безпека дорожнього руху – стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків». Їх визначення відбулось на рівні відомчого Наказу Міністерства внутрішніх справ України від 13.11.2006 року № 1111 «Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспек-

ції МВС України». А вже менше ніж через 2 роки цей Наказ був позбавлений чинності (на підставі Наказу МВС України № 111 від 27.03.2009 року – він також втратив чинність [6]. В наступних прийнятих нормативно-правових актах, цього поняття зазначено не було. Отже, на сьогодні в чинному законодавстві цього поняття не існує [7].

Це визначення має важливе значення, оскільки на ньому базується такі поняття як: «безпека дорожнього руху», «учасники дорожнього руху», «дорожньо-транспортна пригода», «правопорушення проти безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту», «правила дорожнього руху» та ін.

Щоб зрозуміти, де саме потрібні зміни, можна звернутися до причин виникнення дорожньо-транспортних пригод. Неправильні дії водія є причиною приблизно 75% усіх дорожньо-транспортних пригод, через дорожні умови відбувається від 15% до 25% усіх пригод, через технічну несправність автомобіля – до 10%. При цьому масштаби аварійності та травматизму залежать від різних факторів: інтенсивності, швидкості руху і складу транспортного потоку; стану доріг, їх облаштування та благоустрою; умов видимості; схем організації дорожнього руху; технічного стану транспортних засобів. Загальною причиною аварійності також називають низький рівень культури та поведінки учасників дорожнього руху, які проявляються через ігнорування попереджень, обмежень і заборон, обумовлених правилами дорожнього руху [8].

Найбільш поширеними порушеннями є:

- перевищення безпечної швидкості руху (38.5%);
- порушення правил маневрування /правил проїзду перехрестя (22.6%/8.7%);
- порушення правил проїзду пішохідних переходів (6.4%);
- недотримання дистанції (4.9%);
- недодержання дистанції (6,0%);
- кермування у стані сп'яніння (4,0%) [1].

Отже, законодавчим органам треба більшою мірою регулювати питання швидкості руху, перехрестя, а також легковажності та самовпевненості поведінки водія.

Стаття 14-2 КУпАП розділяє відповідальність за адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за такими критеріями:

- Адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів – приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах);
- За порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото, відеоінформації) [4].

Згідно з п. 7 «Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», за допомогою системи фіксації адміністративних правопорушень фіксуються такі порушення правил дорожнього руху:

- 1) перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів (ч. 1 ст. 122 КУпАП);
- 2) проїзд на заборонений сигнал світлофора (ч. 2 ст. 122 КУпАП);
- 3) порушення правил зупинки і стоянки (ч. 1 ст. 122 КУпАП);
- 4) порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів (ч. 3 ст. 122 КУпАП);
- 5) порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

б) порушення правил руху через залізничний переїзд (ч. 1 ст. 123 КУпАП);

7) порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками (ч. 1 ст. 122 КУпАП) [9].

Можна помітити, що у ст. 14-2 КУпАП поділ залежно від способу фіксації, але в п. 7 «Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», який визначає, що автоматична система фіксує порушення правил зупинки і стоянки, що, згідно зі ст. 14-2 КУпАП, навпаки, фіксуються в режимі фотозйомки (відеозапису). Тобто законодавство не узгоджене.

Основною проблемою відповідальності є встановлення суб'єкта адміністративного правопорушення, які фіксуються в автоматичному режимі.

А саме, проблема полягає в тому, що відповідальність лягає на власника транспортного засобу, який зареєстрований в Єдиному державному реєстрі транспортних засобів (далі – ЄДРТЗ), а не на того, хто фактично скоїв проступок. Тобто опосередковане ототожнення автомобіля за зафіксованим на фотовідеозображенні державним реєстраційним номером, встановлення за реєстраційними даними виключно власників транспортних засобів, які часто навіть не керували цими засобами під час вчинення правопорушення (фактично не були або не могли бути їх водіями, наприклад, через перебування в іншому місці чи наявність істотних фізичних вад). Наявна нормативно-правова, технічна і технологічна база загалом не передбачає можливості здійснення в автоматичному режимі ідентифікації саме учасників дорожнього руху – правопорушників (осіб, котрі беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі) [8].

Якщо зануритися глибше, з'ясується, що внесення відомостей до ЄДРТЗ не є обов'язковим. П. 2 Загальної частини «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» встановлює, що особи допускаються до керування транспортними засобами за наявності у них національного посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії [10].

Ця проблема на сьогодні частково вирішена, але вважаємо, що цього недостатньо. «Порядок внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до ЄДРТЗ», затверджений Постановою Кабінету Міністрів від 14 листопада 2018 р. № 1197 (далі – Порядок), подає таку дефініцію терміна «належний користувач» – це фізична особа, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить, а також керівник юридичної особи – лізингодержувача (особа, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи – лізингодержувача) або працівник, визначений керівником юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установленій законодавством спосіб право користуватися ним, які в разі внесення відомостей про них до ЄДРТЗ, відповідно до ст. 14-2 КУпАП, несуть відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) [11].

Внесення відомостей про належного користувача до ЄДРТЗ також не є обов'язковим, і відбувається лише за бажанням останнього. Так, ця особа може зловживати цим, бо не внесення даних до ЄДРТЗ не позбавляє права керувати транспортним засобом.

П. 7 Порядку зазначає, що внесення до Реєстру одночасно відомостей щодо кількох належних користувачів стосовно одного транспортного засобу не допускається [11]. Але в реальному житті, одним транспортним засобом найчастіше користуються декілька людей, наприклад родина власника.

На сьогодні в законодавстві існують такі види покарань у сфері дорожнього руху: адміністративна, цивільна та кримінальна відповідальність. Адміністративна відповідальність здебільше регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення. Цим нормативно-правовим актом передбачені такі стягнення: попередження, штраф, оплатне вилучення транспортних засобів (призначається і як основне, і як додаткове стягнення), громадські роботи, позбавлення права керування транспортним засобом, адміністративний арешт, при чому у переважній кількості випадків, таке покарання, як позбавлення права керування транспортним засобом застосовується як додаткове покарання.

Ст. 122 КУпАП зазначає суму штрафів. Так, за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, – тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Якщо порухувати, станом на 2024 рік сума становить 340 грн. Перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину – тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Це 1700 грн.

Водночас у разі сплати штрафу протягом 10 днів з дня набрання законної сили Постанови, сума штрафу зменшується удвічі. Система автофіксації порушень правил дорожнього руху зареєструвала максимальне перевищення швидкості: Porsche Cayenne на трасі Київ – Харків, що розігнався до 210 км/год. Штраф у 510 грн буде направлено його власникові за місцем реєстрації [11]. Як раніше згадувалось, перевищення швидкості серед інших дорожніх пригод займає майже 50%. На нашу думку, це дуже мала сума для такої статистисики. Якщо порівнювати, наприклад, з 2019 роком, штрафи дійсно стали більше. Тоді, за перевищення 20 км/год штраф становив п'ятнадцять неоподаткованих мінімумів. За перевищення 50 км/год – лише тридцять. На той час це дійсно подіяло і рівень дорожніх пригод через перевищення швидкості скоротився на 40%. Але на сьогодні цього вже недостатньо.

Також в законодавстві є такий нюанс, як реєстрація транспортних засобів неповнолітнім. Згідно п. 23 «Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів», транспортні засоби, які належать неповнолітнім, реєструються за ними за умови досягнення неповнолітніми 14-річного віку (крім випадків успадкування за законом) за нотаріально засвідченою згодою батьків (усиновлювачів) або піклувальника. [13]. Але відповідно до ст. 12 КУпАП адміністративній відповідальності підлягає особа, яка на момент вчинення адміністративного правопорушення досягла віку 16 років. Це є законна підстава для уникнення відповідальності. Тому доцільно було б доповнити цей пункт положенням: у разі реєстрації транспортного засобу за особою, яка не досягла 16-річного віку, адміністративну відповідальність несе її законний представник [3].

**Висновок.** Проаналізувавши данні питання, можна зробити висновок, що в сфері дорожнього руху є проблеми, які потребують вирішення. Такі як: неузгодженість норм, встановлення суб'єкта правопорушень, та відповідальність неповнолітніх осіб, не кажучи вже про саме визначення «дорожній рух», якого наразі немає в чинному законодавстві. Також мала сума сплати штрафу, через що люди можуть нехтувати встановленими правилами.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Оpendatabot. «19 743 ДТП з загиблими та травмованими за 10 місяців 2023 року. Антирейтинг найбільш аварійних областей України.» 1 грудня 2023. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-causes-10-2023>
2. Конституція України: *Верховна Рада України*; Конституція України, Конституція, Закон від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
3. Цигилик Ю.А. Удосконалення правового механізму державного управління у сфері безпеки дорожнього руху. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. Том 32 (71) № 3 2021.* 65–67 с. URL: [https://pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2021/3\\_2021/13.pdf](https://pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2021/3_2021/13.pdf)
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Кодекс України; Закон, Кодекс від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n60>
5. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n181>
6. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС. Наказ МВС України № 111 від 27.03.2009 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0036-17>
7. Стрижак, А. (2023). Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник Кримінологічної асоціації України*, 29(2), 289–300. URL: <https://doi.org/10.32631/vsa.2023.2.23>
8. Битяк О.В. До питання удосконалення законодавства про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Юридичний науковий електронний журнал. № 11/2021.* 376-380 с. URL: [http://www.lsej.org.ua/11\\_2021/97.pdf](http://www.lsej.org.ua/11_2021/97.pdf)
9. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок від 10.11.2017 № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n181>
10. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>
11. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1197. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1145-2022-%D0%BF#n13>
12. Запотоцька О.В., Тімашов В.О. Адміністративна відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху. *Науковий вісник ужгородського національного університету, 2019. Серія ПРАВО. Випуск 54. Том 2.* 87 с. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2020/12/No.54-2.pdf>
13. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України; Правила, Форма типового документа, Довідка, Акт, Заява, Порядок від 07.09.1998 № 1388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF#n19>