

## ЛІТЕРАТУРА

1. Шеннон К. Работы по теории информации и кибернетике / К. Шеннон. – М.: ИЛ, 1963.
2. Bar-Hillel, Y., and Carnap, – Semantic Information – London.: Butterworth Sci. Publ, 1953. – P. 147–157.
3. Войшвилло Е.К. Понятие как форма мышления / Е.К. Войшвилло. – М.: Изд-во МГУ, 1989.
4. Урсул А. Д. Информация / А. Д. Урсул. – М.: Наука, 1971. – С. 113.
5. Колмогоров А. Д. Три подхода к определению понятия — количество информации / А. Д. Колмогоров // Проблемы передачи информации. – 1965. – Т. I. – Вып. 1.
6. Черри К. Человек и информация / К. Черри. – М.: Связь, 1972. – С. 72.
7. Виннер Н. Кибернетика или управление и связь в животном и машине / Н. Виннер. – М.: Наука, 1983. – С. 17.
8. Урсул А. Д. Природа информации. Философский очерк / А. Д. Урсул. – М.: Политиздат, 1968. – С. 58–59.
9. Афанасьев В. Г. Социальная информация и управление обществом / В. Г. Афанасьев. – М.: Политиздат, 1975. – С. 16.
10. Моисеев Н.Н. Человек, среда, общество / Н.Н. Моисеев. – М., 1982. – С. 226–238.
11. Вернадский В.И. Биосфера / В.И. Вернадский. – М.: Мысль, 1967. – С. 356.
12. Горовий В.М. Особливості розвитку соціальних інформаційних баз сучасного українського суспільства: монографія / В.М. Горовий; ред.: О. С. Онищенко; НАН України. Нац. б-ка України ім. В.І.Вернадського. – К.: НБУВ, 2005. – 296 с.

УДК 351.811.12

## РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО СПРИЧИНИЛО ДТП

Кучеренко О.М.,  
здобувач

*Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ*

У статті розглянуто історико-правовий матеріал розвитку вітчизняного адміністративного законодавства, що визначає відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. На підставі аналізу внесених змін до законодавства з 1989 року по теперішній час виділено їх позитивні та негативні риси та запропоновано напрями покращення законодавства в цій сфері.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, спричинення ДТП, транспортні засоби, Кодекс України про адміністративні правопорушення.

Kucherenko A.N. / РАЗВИТИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПОВЛЕКШЕЕ ДТП / Днепропетровский государственный университет внутренних дел, Украина

В статье рассмотрены историко-правовой материал развития отечественного административного законодательства, определяющего ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшее ДТП. На основании анализа внесенных изменений в законодательство с 1989 года по настоящее время выделены их положительные и отрицательные стороны и предложены направления улучшения законодательства в этой сфере.

**Ключевые слова:** административная ответственность, совершение ДТП, транспортные средства, Кодекс Украины об административных правонарушениях.

Kucherenko A.N. / DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES, WHICH RESULTED IN AN ACCIDENT / Dnepropetrovsk State University of Internal Affairs, Ukraine

The article examines the historical and legal material development of national administrative law, which defines the responsibility for traffic violations that caused the accident. Review of legislation started in 1989, when it was established the administrative responsibility for causing an accident in Article 124 of the CAO. It was established that the rule was made up of two parts. The first part of the article was tougher sanctions. Thus, the legislator has allocated traffic violations, which have a public danger.

The period selection (1993) and abolition (2008) this category of road users like pedestrians, cyclists, drivers animals as subjects of responsibility for causing the accident, gain (1991, 1997, 2008) and that liability (2001) by traffic violations, including those that led to the accident, establishing responsibility of officials, if the result of non-performance or improper performance of duties will lead to an accident.

On the basis of historical and legal material development of national administrative law that defines responsibility for violation of traffic rules, which resulted in an accident and asked to allocate the responsibility for violation of traffic rules by pedestrians, cyclists, animals and drivers others in Part 4 of Article 127 of the Administrative Code; establish administrative liability of officials responsible for the production of vehicles on the line if a breach of their duties will create an emergency situation or damaged vehicles, cargo, highways, streets, railway crossings, road construction or other property; establish administrative responsibility in Article 124 of the Administrative Code for causing the accident, which caused the victim mild severity of injuries.

**Key words:** administrative responsibility of the accident, vehicles, the Code of Administrative Offences.

В Україні щорічно трапляється більше 150 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), в яких гине та отримує різного ступеню тяжкості тілесні ушкодження більше 26 тис. людей. Одним із заходів запобігання вчинення ДТП є встановлення справедливої відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Останнім часом спостерігається тенденція до зміни адміністративних санкцій, а також процедури притягнення за порушення правил дорожнього руху, в тому числі, за спричинення ДТП. При цьому зміни відбувались як у бік посилення таких санкцій, так і в бік їх пом'якшення. Змінювались також і норми, що визначають відповідальність

за порушення правил дорожнього руху, що спричинили ДТП. Разом із тим актуальним залишається питання щодо ефективності порядку притягнення до адміністративної за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, виду та розміру санкцій, що застосовуються за ці правопорушення. А отже, потребує наукового дослідження історико-правовий матеріал розвитку вітчизняного адміністративного законодавства, що визначає відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Питанням забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема адміністративній відповідальності

за порушення правил дорожнього руху, приділяли увагу Б. Ю. Бурбело, М. Ю. Веселов, Г. В. Галімшина, А. В. Гаркуша, В. В. Гаркуша, В. А. Головка, Г. К. Голубєва, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, А. О. Граділь, Д. С. Денисюк, О. В. Джафарова, Є. В. Довженко, М. М. Долгополова, О. В. Домашенко, В. В. Доненко, В. В. Донський, В. В. Єгупенко, С. А. Комісаров, В. М. Лозовий, О. Л. Міленін, В. А. Мисливий, Р. І. Михайлов, О. М. Мойсюк, В. Ф. Муцко, В. В. Новіков, А. М. Подоляка, В. Й. Развадовський, О. Ю. Салманова, О. В. Собакар, Л. І. Сопільник, М. М. Стоцька, О. В. Філіпенко, Я. І. Хом'як, Є. В. Циба та ін. Проте проблеми адміністративної відповідальності за спричинення ДТП залишаються малодослідженими.

Метою статті є встановлення особливостей вітчизняного адміністративного законодавства в різні періоди його розвитку, надання пропозицій щодо його вдосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. У кінці 80-х років минулого століття адміністративна відповідальність за спричинення ДТП визначалась статтею 124 КУРСРпАП [1], яка складалася з двох частин. У першій частині законодавець встановив відповідальність за порушення водіями транспортних засобів правил дорожнього руху, передбачених статтями 121-123, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд або іншого майна, а так само залишення ними на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є. До другої частини законодавець відніс інші порушення правил дорожнього руху, крім зазначених у частині першій вказаної статті, а також частинами першою і другою статті 130, частинами першою і другою статті 131 КУРСРпАП, що спричинили ті самі наслідки.

Частина перша статті 124 КУРСРпАП передбачала жорсткішу санкцію, ніж частина друга, оскільки включала в себе як штраф, так і позбавлення права керування транспортними засобами. Таким чином, порушення, передбачені в статтях 121-123 КУпАП, законодавець виділив як ті, що мають більшу суспільну небезпечність порівняно з іншими порушеннями правил дорожнього руху. До цих порушень на той час належали такі, як керування водіями транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи або рульового управління, або переобладнаними без відповідного дозволу, або не зареєстрованими в установленому порядку, або такими, що не пройшли державного технічного огляду (ч. 1 ст. 121); порушення правил користування ремнями безпеки або мотошоломами (ч. 2 ст. 121); перевищення водіями транспортних засобів установленної швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, недодержання вимог дорожніх знаків пріоритету, заборонних і розпорядчих дорожніх знаків, розмітки проїзної частини шляхів, про надання переваги в русі, порушення правил перевезення людей, обгону транспортних засобів, проїзду зупинок громадського транспорту або пішохідних переходів, користування освітлювальними приладами у темний час доби або в умовах недостатньої видимості (ч. 1 ст. 122); порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів (ст. 123).

Те, що законодавець не став виділяти керування транспортними засобами в стані сп'яніння, що призвело до наслідків, передбачених у частині першій статті 124 КУРСРпАП, як кваліфікуючу ознаку вказаного порушення, можна пояснити тим, що санкція статті 130 КУРСРпАП була більшою, ніж санкція статті 124 КУРСРпАП.

Водночас керування транспортним засобом у стані сп'яніння, що призвело до наслідків, передбачених у частині першій статті 124 КУРСРпАП, є більш суспільно небезпечним діянням, ніж керування транспортним засобом у стані сп'яніння без наслідків, але кваліфікувались обидва порушення за таких умов однаково – за ч. 1 ст. 130 КУРСРпАП.

Також слід вказати, що законодавець у такого роду правопорушеннях виділив поняття істотної матеріальної шкоди та криміналізував їх у ч. 1 ст. 215 УК УРСР 1960 р. Тобто в разі вчинення правопорушень, передбачених ч. 1 або ч. 2 ст. 124 КУРСРпАП, що завдало потерпілому істотну матеріальну шкоду, таке діяння кваліфікувалось за ч. 1 ст. 215 УК УРСР 1960 р. Крім цього, вказана стаття передбачала відповідальність за заподіяння потерпілому легких чи середньої тяжкості тілесних ушкоджень за частиною першою, смерть потерпілого чи заподіяння йому тяжких тілесних ушкоджень – за частиною другою, а також смерть кількох осіб – за частиною третьою.

Окрім статті 124 КУРСРпАП, адміністративна відповідальність за ДТП також передбачалась і в ст. 126 Кодексу. Це було ще однією законодавчою прогалиною, оскільки в ч. 2 ст. 124 Кодексу, яка визначає інші порушення правил дорожнього руху, за які передбачена відповідальність за вчинення ДТП, про ст. 126 нічого не було сказано.

Указом Президії Верховної Ради України від 29.07.1991 «Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» [2] було посилено відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, внесено зміни та доповнено Кодекс низкою статей у сфері безпеки дорожнього руху, в тому числі і в статтю 124 КУРСРпАП, а саме діяння щодо залишення місця ДТП, до якої вони причетні, виокремлено та розміщено в новій нормі Кодексу – статті 122-2.

Наступні зміни до законодавства щодо відповідальності за ДТП відбувались після проголошення Україною незалежності, а саме в 1993 році, коли було прийнято Закон України «Про дорожній рух» [3]. Законодавець виділяє таку категорію учасників дорожнього руху, як пішоходи, велосипедисти, возії (погоничі тварин) та інші особи, яких робить суб'єктами відповідальності за ДТП. У разі порушення Правил дорожнього руху зазначеною категорією учасників дорожнього руху, якщо це спричинить пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд або іншого майна, а так само залишення ними на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, такі особи несли відповідальність за ч. 4 ст. 127 КУпАП.

Це одна норма Кодексу, яка визначала відповідальність за ДТП як учасників дорожнього руху, так і посадових осіб, містилась у статті 139 КУпАП, частина друга якої визначала порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна. Частина перша вказаної статті визначала відповідальність за пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення шляхового покриття або невжиття необхідних заходів до їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття службовими особами заходів щодо заборони руху підвідомчих транспортних засобів і машин на гусеничному ході шляхами, удосконалене покриття яких може бути пошкоджено.

У зв'язку з резонансними ДТП, які траплялись на залізничних переїздах, їх масштабністю законодавець посилював відповідальність за порушення правил проїзду на залізничних переїздах: у тому числі в частині 4 статті 123 встановлено відповідальність за порушення правил проїзду залізничних переїздів, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд.

Зміни зазнала й основна стаття, яка визначає адміністративну відповідальність за ДТП. Так, частини першу та другу статті 124 Кодексу замінено однією частиною такого

змісту: «Порушення водіями транспортних засобів правил дорожнього руху, крім передбачених статтею 123, частинами першою або другою статті 130 цього Кодексу, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна».

Внесеними змінами до КУпАП законодавець передбачив відповідальність посадових осіб за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків, якщо це призведе до ДТП. Так, відповідно до частини другої статті 128-1 КУпАП відповідальність наступає за порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

Наступні зміни до законодавства, що визначає відповідальність за спричинення ДТП, стосувалися виключно санкції статті 124 КУпАП. Так, Законом України від 07.02.1997 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу» [4] санкцію статті у вигляді штрафу розміром від одного до двох мінімальних розмірів заробітної плати замінено штрафом у розмірі «від двох до шести неоподатковуваних мінімумів доходів громадян». А Законом України від 05.04.2001 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху» [5] було пом'якшено санкцію статті, а саме розмір штрафу встановлено від одного до чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Законом України від 24.09.2008 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [6] значно посилено відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, також внесено зміни до норм, що визначають відповідальність за ДТП.

До таких змін слід віднести виокремлення зі статті 122-2 відповідальність за залишення місця ДТП та розміщення її в окремій нормі, а саме в статті 122-4 КУпАП, яка передбачає більш жорсткі санкції, а саме штраф розміром від п'ятнадцяти до вісімнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Крім цього, вказаний Закон скасував відповідальність за спричинення ДТП відразу по трьох статтях КУпАП – 123, 126 та 127, залишивши відповідальність за всі порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, в статті 124 Кодексу. Крім статті 124 КУпАП адміністративна відповідальність за вчинення ДТП залишилась у ч. 2 ст. 128-1, а також у ч. 2 ст. 139 КУпАП.

Останні зміни до статті 124 КУпАП було внесено Законом України від 17.02.2011 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування», відповідно до якого вказану статтю доповнено приміткою такого змісту: «Примітка. 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» [7].

Таким чином, проаналізувавши розвиток правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, можемо дійти таких **висновків**.

Законодавець, об'єднавши відповідальність за спричинення ДТП в одній нормі (стаття 124 КУпАП), на мій погляд, позбавив диференційованого підходу встановлення відповідальності щодо різних категорій учасників дорожнього руху. Враховуючи те, що транспортні засоби є джерелами підвищеної суспільної небезпеки, то і їх водії повинні нести підвищену відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Отже, пропонуємо виділити та встановити відповідальність за порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, погоничами тварин та іншими особами в частині 4 статті 127 КУпАП. Окремо потрібно встановити відповідальність посадових осіб, відповідальних за випуск транспортних засобів на лінію, якщо в результаті порушення їх посадових обов'язків буде створено аварійну обстановку або пошкоджено транспортні засоби, вантажі, автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди, дорожні споруди чи інше майно або завдано потерпілому легке тілесне ушкодження. Такі зміни пропонуємо передбачити в частині 2 статті 128 КУпАП.

Внаслідок політики лібералізації кримінального законодавства законодавець ліквідував кримінальну відповідальність за спричинення ДТП, що завдало потерпілому легкої тяжкості тілесні ушкодження. Враховуючи це, за вказане діяння пропонуємо встановити адміністративну відповідальність у статті 124 КУпАП.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про внесення змін і доповнень до Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення Президія Верховної Ради УРСР; Указ від 19.05.1989 № 7542-XI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/7542-11>
2. Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президії Верховної Ради України від 29.07.1991 № 1369-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1369-12>
3. Про дорожній рух : Закон України від 28.01.1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
4. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу : Закон України від 07.02.1997 № 55/97-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/55/97-%D0%B2%D1%80>
5. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху : Закон України від 05.04.2001 № 2350-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2350-14>.
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/586-17>.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування : Закон України від 17.02.2011 № 3045-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3045-17>.