

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC SAFETY

Омельченко І.О., аспірант кафедри
адміністративного та фінансового права
Науково-дослідний інститут публічного права

Яра О.С., д.ю.н.,
професор кафедри адміністративного та фінансового права
Науково-дослідний інститут публічного права

У статті здійснено дослідження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Значення безпеки на дорогах надзвичайно важливе для забезпечення громадського порядку та зменшення травматизму. У статті розглядаються основні аспекти порушень, які становлять загрозу безпеці дорожнього руху, такі як керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами, а також порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна та інші.

У статті детально проаналізовано характер стягнень, які застосовуються у випадку правопорушень у сфері дорожнього руху. Основні аспекти включають розгляд санкцій, що накладаються на порушників, в залежності від серйозності правопорушень. Зокрема, дослідження висвітлює, які саме порушення можуть призвести до цих стягнень, а також механізми їх застосування в рамках відповідного законодавства. Автор підкреслює важливість суворого застосування правових норм у цій сфері для покращення загальної безпеки на дорогах і зниження кількості дорожньо-транспортних пригод.

Детально досліджено законність процедури адміністративного провадження у випадках порушень у сфері дорожнього руху. Аналіз охоплює різноманітні аспекти, пов'язані з правовими нормами та процедурами, які регулюють ведення адміністративних справ у відношенні до водіїв та інших учасників дорожнього руху.

Висновки статті акцентують увагу на необхідності вдосконалення законодавства і практики, що стосуються адміністративного провадження у сфері дорожнього руху, з метою забезпечення відповідності процесів міжнародним та національним стандартам справедливості та прав людини.

Ключові слова: адміністративне провадження, законність, права учасників, обов'язки учасників, адміністративна відповідальність, справедливий судовий процес, міжнародні стандарти прав людини.

The article examines administrative liability for traffic violations related to road safety. Road safety is crucial for maintaining public order and reducing injuries. The article discusses key aspects of violations posing a threat to road safety, such as driving under the influence of alcohol, drugs, or medications impairing attention and reaction speed; driving without proper documentation or during temporary driving restrictions; and traffic violations causing damage to vehicles, cargo, roads, streets, railway crossings, road structures or property and other.

The article thoroughly analyzes the nature of penalties applied in cases of traffic violations. Key aspects include examining sanctions imposed on offenders depending on the seriousness of the violations. Specifically, the study illuminates which violations can lead to these penalties and the mechanisms for their application within the relevant legislation. The author underscores the importance of strict adherence to legal norms in this field to enhance overall road safety and reduce the number of traffic accidents.

The legality of administrative procedure in cases of traffic violations is extensively investigated in the article. The analysis covers various aspects related to legal norms and procedures governing the handling of administrative cases involving drivers and other road traffic participants.

The conclusions of the article emphasize the need to improve legislation and practices concerning administrative proceedings in the field of traffic regulations, aiming to ensure compliance with international and national standards of justice and human rights.

Key words: administrative proceedings, legality, rights of participants, duties of participants, administrative liability, fair judicial process, international human rights standards.

Механізм правового регулювання безпеки дорожнього руху є досить широким у сучасній правовій системі України. До нього, з-поміж іншого, відносяться напрямки законодавчого та нормативно-правового регулювання правил, яким повинні відповідати дії учасників дорожнього руху, а також обсяг, зміст і види обмежень, які можуть бути застосовані до них у випадку вчинення порушень встановлених норм.

Загалом у залежності від вчиненого правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху до особи можуть бути застосовані юридична відповідальність різного характеру, зокрема кримінальна, цивільно-правова, дисциплінарна, а також адміністративна.

З-поміж різних видів юридичної відповідальності, якими держава забезпечує санкціонування неналежної поведінки учасників суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху адміністративна відповідальність має найбільший обсяг. Важливими озна-

ками адміністративної відповідальності є те, що вона, не дивлячись на спрямування, яке має на меті санкціонування вчинених протиправних діянь, застосовується у реальні суспільні відносини із забезпеченням основоположних правових принципів, серед яких слід виділити верховенство права, гуманізм, законність, демократизм, справедливість, рівність, можливість оскарження прийнятих юридичних рішень, а також пропорційність, яка вказує про необхідність застосування адміністративно-правових приписів деліктного характеру таким чином, щоб забезпечити розумний баланс інтересів, а розмір, обсяг і вид санкцій повинен застосовуватися до правопорушника співмірно з характером його адміністративно-протиправної поведінки.

Забезпечення та реалізація адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху видається неможливим без наявності належних для того підстав. Правовою підставою для притягнення до

адміністративної відповідальності є наявність у протиправних діях особи складу адміністративного правопорушення досліджуваного об'єкта охорони.

Відповідно до статей 221, 222 КУпАП розгляд справ про адміністративні правопорушення здійснюється районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами, а також органами Національної поліції [1].

Безпосередньо провадження у справах про адміністративні правопорушення являє собою певні стадії, обсяг юридичних прав і обов'язків його учасників.

Серед першого етапу здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього виокремлюють такі явища як здійснення першопочаткових адміністративно-процесуальних дій, проведення адміністративного розслідування, а також порушення справи про адміністративне правопорушення. Логічне підгрунтя запропонованих назв першого етапу провадження у справах про адміністративні правопорушення обґрунтовується тим, що саме на цій стадії здійснюється встановлення усіх обставин вчиненого адміністративного правопорушення. Результатом здійснення такої діяльності є складання уповноваженою службовою особою офіційного протоколу, або винесення постанови.

Зміст протоколу про адміністративне правопорушення закріплений статтею 256 КУпАП, згідно з якою у протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, прізвище викривача (за його письмовою згодою), якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі. Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності; при наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами. У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви свого відмовлення від його підписання. При складенні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені статтею 268 цього Кодексу, про що робиться відмітка у протоколі [1].

Слід розуміти, що протокол при здійсненні провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складається органами Національної поліції, що визначено безпосередньо приписами КУпАП і ЗУ «Про Національну поліцію» за тих умов, коли розгляд вчиненого адміністративного правопорушення відноситься до компетенції суду. Прикладом цьому стане провадження у справі про вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 5 статті 122 КУпАП, що може проявитись у вчиненні перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, що спричинило створення аварійної обстановки, а саме примусило інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість. Розгляд цього адміністративного правопорушення досліджуваної сфери відноситься, відповідно до статті 221 КУпАП, до компетенції суду. Зрозуміло, що у такому випадку буде складено про-

токол у справі про адміністративне правопорушення, який у подальшому, з виконанням вимог статті 257 КУпАП, повинен бути надісланим на розгляд до відповідного суду [1; 2].

Про те, що при вчиненні адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд яких віднесено до компетенції суду, складання протоколу про адміністративне правопорушення є обов'язком органів Національної поліції ми можемо зрозуміти зі змісту пункту 1 частини 1 статті 255 КУпАП, у якому встановлено, що протоколи про вчинення адміністративних правопорушень складаються зазначеними органами при вчиненні адміністративних правопорушень досліджуваної сфери, коли вони не уповноважені на розгляд справи по суті [1].

Серед таких правопорушень законодавець виокремлює ті, що передбачені частинами 4, 7–9 статті 121, частиною 5, 7 статті 122, частиною 1 статті 122⁻², статтями 122⁻², 122⁻⁴, 122⁻⁵, частинами 2, 3 статті 123, статтею 124, частиною третьою статті 126, частиною 4 статті 127, статтями 127⁻¹, 130, частиною 3 статті 133 [1].

Якщо проаналізувати переважну більшість санкцій статтей КУпАП у сфері безпеки дорожнього руху, то можемо дійти до висновку, що найбільш живимим видом адміністративних стягнень є штраф. Законодавцем було передбачено, що у деяких видах санкцій адміністративно-правових норм штраф застосовується як єдине адміністративне стягнення, а в інших поруч з альтернативними, до яких віднесено позбавлення права керування транспортним засобом, громадські роботи та інше.

Конструкції санкцій відповідних статтей КУпАП вказують про те, що єдиний універсальний розмір штрафу, який може бути застосований чітко не визначений, а тому точний розмір його призначення залежить від особливостей вчинення адміністративного правопорушення, а також інших обставин, які відповідно до КУпАП мають бути врахованими при визначенні розміру застосованої санкції.

Правові особливості штрафу як виду адміністративного стягнення визначені статтею 27 КУпАП.

Натомість статтею 28 КУпАП закріплені правові особливості платного вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення [1].

Варто відзначити, що вищевказане адміністративне стягнення застосовується виключно у випадках вчинення адміністративних правопорушень, передбачених частиною 2 статті 130, частиною 3 статті 130, а також частиною 6 статті 126 КУпАП та характеризується широким обсягом застосування примусу, який полягає у примусовому відчуженні майна особи, тобто несе собою значні матеріальні наслідки та подальшому поверненні правопорушнику частини коштів, отриманих після подальшого продажу такого майна, чи його реалізації.

Наступний вид адміністративного стягнення, запропонований законодавцем у статті 24 КУпАП є конфіскація предмета. Вказане стягнення не представлено у жодній із санкцій норм, якими встановлено адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Воно подібне до платного вилучення предмета, однак являється не компенсаційним, тобто держава не повертає кошти внаслідок його вилучення в особи. Варто додати, що конфіскація здійснюється на підставі рішення суду.

Надзвичайно важливим з точки зору дієвості адміністративної відповідальності є стягнення у вигляді позбавлення спеціального права. Це адміністративне стягнення передбачене статтею 30 КУпАП і полягає у тому, що особу може бути позбавлено права на полювання, а також керування транспортними засобами.

Як вказує Коллер Ю. С., при позбавленні права особи на керування транспортними засобами мова не йде про

обмеження конституційних прав, а про обмеження окремого права, виданого і посвідченого державним органом на певний час [3, с. 72].

Особливостями обмеження права на керування транспортними засобами те, що у відповідності до приписів статті 30 КУпАП, правопорушника може бути позбавлено цього права на визначений термін у випадку грубого або систематичного порушення користування цим правом [1].

Обмеження права на керування транспортними засобами може бути застосоване при вчиненні адміністративних правопорушень досліджуваної сфери, передбачених частиною 3 статті 123, а також статтею 130 КУпАП.

Як адміністративне стягнення громадські роботи полягають у залученні правопорушника до суспільно-корисних робіт протягом визначеного періоду часу та можуть призначені за вчинення наступних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а саме передбачених частиною 6 статті 121, частиною 3 статті 122, статтею 122-4, частиною 4 статті 127, а також частинами 1, 2 статті 130 КУпАП.

3-поміж усіх вищеперелічених адміністративних стягнень, що можуть застосовуватися за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є адміністративний арешт, який застосовується виключно на підставі ухвали суду і полягає в обмеженні права особи на пересування протягом певного періоду часу, максимальна межа якого становить 15 діб. Згідно з КУпАП адміністративний арешт застосовується у разі вчинення наступних адміністративних правопорушень досліджуваної сфери, зокрема передбачені частиною 3 статті 121, статтею 122-4, частинами 1, 2, 4 статті 130 КУпАП. Охарактеризований ізоляційний вид адміністративного стягнення не може бути застосованим до вагітних жінок, жінок, що мають дітей віком до 12 років, до неповнолітніх осіб, до інвалідів першої або другої групи, а також до осіб, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну [3, с. 75].

Ми ж, у свою чергу, пропонуємо зупинитися на найбільш поширеному випадку, тобто на дослідженні адміністративного правопорушення, передбачено частиною 1 статті 130 КУпАП, тобто керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [1].

З об'єктивної сторони це адміністративне правопорушення може полягати у вчиненні одного з чотирьох визначених законодавством протиправних діянь, а саме:

1) керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;

2) передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів;

3) відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Варто розуміти, що з точки зору адміністративно-деліктного законодавства відмова є не суто реалізованим задумом особи як елемент механізму захисту від адміністративної відповідальності за вчинену протиправну поведінку, а порушенням свого обов'язку у сфері безпеки дорожнього руху, що передбачений пунктом 2.5 Поста-

нови КМУ № 1306 від 10 жовтня 2001 року «Про правила дорожнього руху» та полягає у тому, що водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [4; 5, с. 152].

Із суб'єктивної сторони досліджуване правопорушення характеризується виключно прямим умислом, що видається цілком логічним.

Суб'єктом вчиненого адміністративного правопорушення можуть виступати виключно водії транспортних засобів, а також особи, які передали в керування транспортний засіб особі, що перебуває у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, а також під дією лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції.

Санкція частини 1 статті 130 КУпАП передбачає адміністративну відповідальність у вигляді накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [1].

Частина 1 стаття 126 КУпАП полягає у адміністративно-правовій забороні керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в посвідченні водія відповідної категорії, реєстраційному документі на транспортний засіб, а також полісі (договорі) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), або не пред'явила електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса, а також інших документів, передбачених законодавством [1].

Об'єктом цього адміністративного правопорушення являються суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху.

З об'єктивної сторони воно може полягати у наступному:

1) керування транспортним засобом особою, яка не має при собі посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документі на транспортний засіб, а також полісі (договорі) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»);

2) не пред'явленні у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться у вище перелічених документах;

3) не пред'явлення електронного посвідчення водія та електронного свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, чинного внутрішнього електронного договору, зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса, а також інших документів, передбачених законодавством [1].

Із суб'єктивної сторони зазначене адміністративне правопорушення характеризується як прямим, так і непрямим умислом. Прямий умисл має місце тоді, коли особа, наприклад, цілеспрямовано не надає для перевірки вищезазначені документи, а непрямий, коли вона, сідаючи у транспортний засіб, не знає достовірно про відсутність у неї відповідних документів, що надають право керування, однак хибно вважає, що вони присутні при ній і можуть бути пред'явлені у разі вимоги.

Санкція частини 1 статті 126 КУпАП передбачає адміністративну відповідальність у вигляді штрафу в розмірі двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Фактичною підставою притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення зазначеного адміністративного правопорушення являється факт вчинення одного з діянь, передбаченого його об'єктивною стороною, а юридичною – постанова уповноваженої службової особи.

Серед важливих об'єктів адміністративно-правової охорони у сфері безпеки дорожнього руху виступають також, серед іншого, майно його учасників, транспортна інфраструктура [6, с. 99–101].

З одного боку у разі пошкодження вищезазначених об'єктів матеріального світу можна уявити майнові збитки, однак в контексті адміністративно-деліктного законодавства збереженість транспортної інфраструктури свідчить про її важливе значення для функціонування безпечного руху. Наприклад, пошкодження транспортних сполучень і дорожніх знаків призведе до загостреної ситуації на дорогах, що стане сприятливим фактором для ДТП [7, с. 14–16].

Усе це віднайшло своє законодавче закріплення у статті 124 КУпАП, якою передбачено адміністративну відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна [1].

Це адміністративне правопорушення характеризується подвійним об'єктом охорони, який, з одного боку забез-

печу безпеку дорожнього руху, а з іншого – схоронність майна та засобів транспортної інфраструктури.

Об'єктивна сторона цього адміністративного правопорушення може проявитись у формі вчинення будь-якого порушення правил, визначених у Постанови КМУ № 1306 від 10 жовтня 2001 року «Про правила дорожнього руху», що у причинно-наслідковому зв'язку призвело до пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна [4].

Суб'єктом цього адміністративного правопорушення може являтися фізична осудна особа, яка досягла 16-річного на віку на момент його вчинення.

Суб'єктивна сторона може проявлятися як у формі прямого умислу, так і непрямого.

Можна підсумувати, що для вдосконалення інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід акцентувати увагу на необхідності комплексного підходу до питання адміністративної відповідальності в цілому. Це включає вдосконалення законодавчої бази, ефективне застосування санкцій, забезпечення справедливих процедур адміністративного провадження та про-світницьку роботу серед населення. Лише такий підхід може забезпечити довготривале зниження кількості дорожньо-транспортних пригод та підвищення загальної безпеки на дорогах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X: станом на 23 черв. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (дата звернення: 25.06.2024).
2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII: станом на 18 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 25.06.2024).
3. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ: «МП Леся», 2015. 204 с.
4. Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10 жовтня 2001 року «Про правила дорожнього руху». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 25.06.2024).
5. Голубева Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2008. 186 с.
6. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2005. 192 с.
7. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Київ, 2011. 18 с.