



**Роман  
МИРОНЮК**<sup>©</sup>  
доктор юридичних  
наук, професор  
(Дніпропетровський  
державний  
університет  
внутрішніх справ,  
м. Дніпро, Україна)



**Вікторія  
СПАСЕНКО**<sup>©</sup>  
кандидат  
юридичних наук,  
доцент  
(Національний  
університет імені  
Ярослава Мудрого,  
м. Харків, Україна)

## ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Здійснено аналіз підстав застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури та виокремлено деякі положення щодо їх удосконалення. Заропоновано під адміністративним правопорушенням у сфері дорожньої інфраструктури розуміти суспільно шкідливе, протиправне, винне діяння, що посягає на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, у тому числі безпеки у цій сфері, за настання якого законом передбачено адміністративну відповідальність.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури, заходи адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури.

**Постановка проблеми.** Очевидним фактом є те, що, незважаючи на посилення відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, ця група правопорушень є найбільш поширеною та піддається найбільшій увазі з боку наукової спільноти. Одним із різновидів цієї групи правопорушень є адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури, які є досить поширеними в адміністративно-деліктній сфері суспільних відносин, і пов'язано це, з одного боку – з суттєвим місцем у сфері дорожньої інфраструктури (зокрема автомобільних доріг) в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 50 % сировини, продукції, транспортних засобів та засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України автомобільним транспортом), особливо починаючи з 24.02.2022 з моменту повномасштабного військового вторгнення росії на територію України, блокуванням морських перевезень – частка перевезень автомобільним транспортом в Україні збільшилась до 70 % відсотків; таким чином з моменту військової агресії в системі транспортного трафіку автомобільний транспорт становить 70 %, залізничний – 20 %; морський – 10 % (за рахунок функціонування зернового коридору [1]); повітряний – 0 %. З іншого боку, значна поширеність правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури пояснюється низьким рівнем превентивної діяльності, пов'язаної з попередженням правопорушень, що вчиняються у сфері будівництва, експлуатації та утримання дорожньої інфраструктури. За офіційними даними Державної служби України за безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека), органу, який відповідно до законодавства здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті, одним із механізмів якого є застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері автомобільних перевезень. У

© Р. Миронюк, 2022  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9620-5451>  
[mironyk1977@ukr.net](mailto:mironyk1977@ukr.net)

© В. Спасенко, 2022  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-3260-2001>  
[v.o.spasenko@nlu.edu.ua](mailto:v.o.spasenko@nlu.edu.ua)

2021 році до адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів та вантажу автомобільним транспортом було притягнуто 48 тис. фізичних та юридичних осіб, накладено штрафних санкцій за їх порушення на суму майже 180 млн грн. В 2021 році до державного бюджету за рахунок сплати штрафів за вчинення вищевказаних адміністративних правопорушень надійшло приблизно 120 млн грн [2].

Аналіз адміністративної практики виявлення цієї групи правопорушень за 2018–2020 роки вказує на те, що найбільш поширеними з них є: перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами (55 % від всіх правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури; ухилення або відмова від проходження габаритно-вагового контролю (20 %); порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами (15 %); перевезення пасажирів/вантажів, у тому числі небезпечних вантажів та перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів без дозвільних документів (10 %) [3–5].

Незважаючи на досить вагомий показник застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення цих правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), що зумовлено, у тому числі, складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення. Крім того, що є потреба систематизації правопорушень у цій сфері та законодавчої деталізації складів таких правопорушень та ефективності адміністративних санкцій, проблемними є питання визначення підстав адміністративної відповідальності за правопорушення, що посягають на порядок та безпеку перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

З огляду на це визначення та характеристика підстав адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури набуває особливого значення.

**Мета статті** – здійснити аналіз підстав застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури та виокремити деякі положення щодо їх удосконалення.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.** Підстави адміністративної відповідальності, у тому числі щодо правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, розглядалися такими вченими, як О. Бандурка, І. Голосніченко, Є. Додін, В. Доненко, М. Дорогих, В. Колпаков, Д. Лук'янець, Г. Міньковський, Р. Миронюк, О. Остапенко, А. Собакарь та ін. Проте питання визначення підстав адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури не знайшли свого відображення в їх працях, що й зумовлює потребу в їх визначенні.

**Виклад основного матеріалу.** Аналіз теоретичних положень щодо сутності підстав адміністративної відповідальності дає змогу говорити про такі підстави адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури: 1) нормативну, тобто систему норм, які її регулюють; 2) фактичну, тобто діяння конкретного суб'єкта, що порушують правові приписи, які охороняються адміністративними санкціями (адміністративне правопорушення); 3) процесуальну, тобто акт компетентного суб'єкта про накладення конкретного стягнення за конкретне адміністративне правопорушення [6, с. 37].

Нормативною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури є система адміністративно-правових норм, за допомогою яких закріплені: 1) склади адміністративного правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури визначені в статтях 124, 128-1, 132-1, 138, 139, 140, 141, 142 КУпАП (загалом більше 20 складів правопорушень); 2) види і розміри адміністративних стягнень та принципи їх накладення (переважно штраф у розмірі від двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, наприклад у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 30 %, або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин); 3) коло суб'єктів (органів та посадових осіб), що уповноважені складати протоколи про адміністративні правопорушення дорожньої інфраструктури (уповноважені на те посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному

транспорті (Укртрансбезпека); розглядати справи про адміністративні правопорушення у даній сфері (інспектори Укртрансбезпеки, судді місцевих судів); 4) процедура притягнення до адміністративної відповідальності та її процесуальне оформлення (визначена розділом 3-4 КУпАП).

Основними нормативними актами, які закріплюють вищезазначені адміністративні норми у сфері дорожньої інфраструктури, є: Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 124, 128-1, 132-1, 138, 139, 140, 141, 142 КУпАП) [7], закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги» [8], Господарський Кодекс України.

Аналіз адміністративно-деліктного законодавства дає змогу виокремити такі проступки у сфері дорожньої інфраструктури (за об'єктом посягання): 1) порушення правил дорожнього руху, що спричинило або могло спричинити пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (статті 124, 132-1, 139 КУпАП); 2) порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (статті 128-1, 140 КУпАП); 3) порушення правил охорони та утримання об'єктів дорожньої інфраструктури (статті 138, 141, 142 КУпАП) [9, с. 225].

Нижче на виконання завдань дослідження доцільно розкрити особливості кваліфікації адміністративних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури.

Адміністративні порушення у сфері дорожньої інфраструктури мають свій, властивий тільки їм юридичний склад, під яким розуміється встановлена законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак. Наявність цих ознак є обов'язковою, оскільки діяння без таких ознак не є проступком. Пункт 1 ст. 247 КУпАП визначає, що провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі відсутності події і складу адміністративного правопорушення.

В юридичній літературі загально визнаним є те, що структуру складу правопорушень становлять: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона – елементи проступку, які характеризують поведінку людини як взаємозв'язок і взаємозалежність вчинку (діяння) і свідомості, тобто об'єктивного і суб'єктивного. Характеристика зазначених елементів дає змогу отримати більш повне уявлення про зміст адміністративного проступку, його віднесення до тієї чи іншої сфери регулювання суспільних відносин, їх охорони адміністративно-правовими санкціями.

Об'єкт – це суспільні відносини у сфері дорожньої інфраструктури, які врегульовані правовими нормами і охороняються, в даному випадку, адміністративними санкціями. Родовим об'єктом адміністративних проступків у сфері дорожньої інфраструктури є суспільні відносини у сфері будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці проступки посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, завдають матеріальну шкоду дорожній інфраструктурі, порушують право власності.

Більш повна класифікація об'єктів проступків у сфері дорожньої інфраструктури дозволяє виділити видові об'єкти як різновид родового об'єкта, але більш спільні для низки проступків суспільні відносини. Зважаючи на це, всі проступки у сфері дорожньої інфраструктури можна класифікувати за ознаками об'єктів як: 1) порушення правил дорожнього руху, що спричинило або могло спричинити пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (статті 124, 132-1, 139 КУпАП); 2) порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (статті 128-1, 140 КУпАП); 3) порушення правил охорони та утримання об'єктів дорожньої інфраструктури (статті 138, 141, 142 КУпАП) [10, с. 23].

Об'єктивна сторона правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури характеризується зовнішнім проявом посягання на об'єкт, який охороняється адміністративно-правовою санкцією. Вона містить у собі такі ознаки, як: протиправне діяння – дія чи бездіяльність; шкідливі наслідки діяння; причинний зв'язок між протиправним діянням і шкідливими наслідками, які наступили; місце, час, умови та засоби вчинення правопорушення.

Протиправне діяння є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони

адміністративного проступку. Забороняючи ті чи інші діяння, законодавець у першу чергу описує їх зовнішні прояви (порушення правил дорожнього руху, пошкодження дорожнього покриття, перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм, порушення правил охорони магістральних трубопроводів тощо), що характеризує саме діяння як протиправне, громадське шкідливе.

Залежно від наявності шкідливих наслідків адміністративних проступків у сфері дорожньої інфраструктури виділяють: а) адміністративні проступки з матеріальним складом – наприклад, порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна; б) адміністративні проступки з формальним складом – наприклад, перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами.

Більшість проступків у сфері дорожньої інфраструктури утворюють формальні склади, і під час кваліфікації про притягнення до адміністративної відповідальності достатньо установлення факту самої дії про порушення правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації автомобільного транспорту і необов'язково установлення причинного зв'язку щодо настання або можливе настання шкідливих наслідків. Наприклад, порушення нормативів щодо обладнання на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах місць (ст. 140 КпАП) не потребує настання будь-яких матеріальних наслідків, а достатньо самого залишення будівельної техніки в місці реконструкції дороги, що перешкоджає руху транспортних засобів.

Розмір матеріальних наслідків може слугувати критерієм для кваліфікації протиправного діяння як адміністративного проступку або як злочину. Наприклад, умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 277 КК), кваліфікуються як злочин; якщо такої шкоди не настало (ст. 139 КпАП) – як адміністративний проступок.

Проте на відміну від кримінального злочину, де до обов'язкових ознак об'єктивної сторони відносять шкідливі наслідки і причинний зв'язок, склади адміністративних проступків у сфері дорожньої інфраструктури здебільшого конструюються законодавцем як формальні, вчинення яких не спричиняє будь-яких матеріальних наслідків, а тому й самі наслідки, і причинний зв'язок не можуть розглядатися як обов'язкові ознаки складу адміністративного правопорушення.

Інші ознаки об'єктивної сторони – місце, час, умови та засоби вчинення проступку встановлюються законодавством, зважаючи на реально наявні явища світу і врахування особливостей дорожньої транспортної інфраструктури.

Нерідко у складі проступку у сфері дорожньої інфраструктури наявні такі ознаки, як: умови вчинення правопорушення – порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами – (ч. 1 ст. 132-1 КпАП); способи вчинення – перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами перевищення судноводіями швидкості руху (ст. ч. 2 ст. 132-1 КпАП); засоби вчинення – самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху (ч. 1 ст. 139 КпАП).

Однією з ознак об'єктивної сторони є ознака участі у відносинах з правопорушником представників органів держави: наприклад, невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб уповноважених підрозділів Національної поліції щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (ст. 188-28 КпАП); невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, щодо перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт, усунення порушень законодавства з безпеки на автомобільному транспорті або створення перешкод для виконання покладених на них обов'язків, завдань (ст. 188-57 КУпАП) [11, с. 65].

Серед суб'єктів адміністративного проступку у сфері дорожньої інфраструктури можна виокремити загальних суб'єктів – фізичних осіб, які досягли віку

адміністративної деліктоздатності та спеціальних суб'єктів [12, с. 27]. До спеціальних суб'єктів треба віднести: посадових осіб, відповідальних за дотримання правил, норм і стандартів під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг (ст. 128-1 КУпАП); громадян – суб'єктів господарської діяльності, власників транспортних засобів та посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів (ч. 1 ст. 132-1 КУпАП); посадових осіб, за допущення порушення правил охорони магістральних трубопроводів (ст. 138 КУпАП); посадових осіб, які відповідальні за утримання автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, посадових осіб, які зобов'язані вживати заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху в разі виникнення умов, що загрожують безпеці руху, або невиконання своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху (ст. 140 КУпАП).

Суб'єктивна сторона адміністративних проступків у сфері дорожньої інфраструктури описує психічне ставлення суб'єкта до скоєного ним діяння і його наслідків. Ознаками суб'єктивної сторони є: вина, мотив та мета.

Вина – це усвідомлення (передбачення) особою недопустимості протиправної поведінки і можливості настання пов'язаних з поведінкою результатів. У деяких випадках це нехтування інтересів суспільства і конкретних громадян, негативне психічне ставлення до них. Під час кваліфікації проступків суд або орган, який розглядає справу про адміністративний проступок, повинен з'ясувати ставлення винної особи до наслідків порушення у сфері дорожньої інфраструктури, врахувати характер і мотиви допущених порушень, особу винного й інші обставини, що пом'якшують або обтяжують відповідальність [13, с. 56].

Поверховий аналіз складів цих правопорушень дає змогу стверджувати про відсутність чіткої їх системи та однозначності розуміння окремих правових категорій, що потребує їх наукового аналізу в межах окремого дослідження. Однак у межах цієї статті звернемо увагу на окремі способи вдосконалення нормотворчої техніки під час побудови норм, які встановлюють відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури.

По-перше, виключно в одній нормі, що встановлює відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури (як додаткового об'єкта посягання), які є наслідком порушення правил дорожнього руху, а саме в статті 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» передбачено застосування адміністративного стягнення – позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. Вважаємо застосування цієї санкції в цій нормі є недоречним, тобто таким, яке не відповідає сутності правопорушення – порушення правил дорожнього руху та таким, що закладає корупційні ризики в діяльності органу, що уповноважений здійснювати розгляд цієї справи – суду. Обґрунтуванням цьому слугує те, що в більшості випадків у водіїв відсутній прями́й умисел щодо завдання шкоди дорожнім спорудам, частіше всього це відбувається як наслідок недотриманням дистанції, перевищення дозволеної швидкості руху і є виключно порушенням, яке посягає на безпеку дорожнього руху. Незважаючи на те, що в примітці до статті 124 КУпАП міститься норма про те, що «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». Іноді водій, який став винуватцем порушення правил дорожнього руху, що призвело до пошкодження дорожньої інфраструктури, зацікавлений скласти так званий «європротокол», однак, інший відмовляється від цього, що автоматично викликає необхідність оформлення дорожньо-транспортної пригоди працівниками патрульної поліції, складення протоколу правопорушення, направлення матеріалу до суду і ймовірність застосування стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом. Тобто якщо враховувати закони логіки, то за всі порушення правил дорожнього руху альтернативною санкцією статті повинно бути позбавлення права керування транспортним засобом, що не ефективно та суттєво порушує право особи на керування транспортними засобами. У

зв'язку з цим пропонуємо виключити стягнення у вигляді «позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» з санкції статті 124 КУпАП, залишивши тільки штрафну санкцію. Крім того, треба зауважити, що обов'язковим наслідком відповідальності порушника у випадку такого порушення є обов'язкове відшкодування шкоди, завданої внаслідок порушення дорожньої інфраструктури та або пошкодження інших транспортних засобів.

По-друге, доцільно відмежувати склади правопорушень, передбачених частиною 1 статті 128-1 КУпАП, а саме: «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» та «порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд». Обґрунтуванням цього є те, що тут наявні різні об'єкти посягання, а саме: в першому випадку – «правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них», в другому – «правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг». Крім того, різними є суб'єкти відповідальності: посадові особи, відповідальні за дотримання технічних норм на виробництві, ремонту автотранспорту та посадові особи, відповідальні за дотримання норм під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг.

По-третє, необхідно запровадити спочатку адміністративну, а надалі, можливо, і кримінальну відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів мостовими переправами.

На сьогодні така відповідальність встановлена за порушення цих правил шляхом проїзду автомобільними дорогами та залізничними переїздами, що зазнають значного навантаження та поступового руйнування дорожньої інфраструктури. Відповідальність за такі діяння передбачена статтею 132-1 КУпАП «Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», що зазнала суттєвого оновлення в 2021 році, в період активного будівництва та оновлення дорожнього покриття в межах програми Президента України «Велике будівництво» з ухваленням Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» від 29 червня 2021 року № 1582-IX [14], яким посилено відповідальність за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами з відповідною відсотковою градацією цього перевантаження та відповідно градацією штрафних санкцій за таку діяльність. Необхідно підтвердити дієвість таких змін, що призвели до зменшення випадків перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами. Однак, як показує аналіз статистики застосування заходів адміністративної відповідальності за такі діяння, наведений на початку статті, такі випадки є ще доволі частими, незважаючи на застосування значних штрафних санкцій, але це питання культури, свідомості та невідворотності покарання. Водночас найбільшої шкоди такі перевезення завдають мостовій інфраструктурі, будівництво та реконструкція якої потребує значних фінансових витрат, і тому треба встановити відповідні адекватні міри реагування засобом встановлення ефективних заходів відповідальності за їх вчинення.

#### Список використаних джерел

1. Зерновий коридор: перші підсумки відновлення агроекспорту з України. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3561950-zernovij-koridor-persi-pidsumki-vidnovlenna-agroeksportu-z-ukraini.html>
2. Звіт про надходження та використання коштів загального фонду (форма № 2д) за 2021

рік. URL: [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/form\\_f2\\_rik\\_2021.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/form_f2_rik_2021.pdf).

3. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2018 рік. URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-1>.

4. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік. URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra>.

5. Публічний звіт Голови Укртрансбезпеки Єгора Прокопчука за 2020 рік. URL : [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/publichnyy\\_zvit\\_golovy\\_dsbt.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/publichnyy_zvit_golovy_dsbt.pdf).

6. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія. Київ : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. 220 с.

7. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.

8. Про автомобільні дороги : Закон України від 8 вересня 2005 року № 2862-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556.

9. Фоменко А. Є., Юнін О. С., Миронюк Р. В., Собакарь А. О. Поліцейська діяльність : підручник / за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф., засл. діяча науки і техніки України О. С. Юніна. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2022. 432 с.

10. Миронюк Р. В., Голобородько Д. В. Алгоритми дій поліцейського при оформленні матеріалів про порушення правил дорожнього руху та у випадку оскарження постанови поліцейського до суду : науково-практ. реком. Дніпро : Видавець Біла К. О., 2020. 64 с.

11. Донеко В. В. Адміністративна відповідальність як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху: стан та перспективи. *Актуальні питання забезпечення публічного порядку та безпеки в сучасних умовах: вітчизняний та міжнародний досвід : матеріали Міжнар. науково-практ. конф. (Дніпро, 17 листопада 2017 р.)*. Дніпро : ДДУВС; Ліра ЛТД, 2017. С. 64–68.

12. Гаркуша В. В., Молчанов Р. Ю., Шевяко М. О. Діяльність поліції щодо оформлення матеріалів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : навч. посіб. Дніпро : ДДУВС, 2021. 120 с.

13. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монограф. Київ : «МП Леся», 2015. 204 с.

14. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 29 червня 2021 року № 1582-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 36. Ст. 304.

*Надійшла до редакції 08.12.2022*

#### **References**

1. Zernoviy korydor: pershi pidsumky vidnovlennia ahroeksportu z Ukrainy [Grain corridor: the first results of the recovery of agricultural exports from Ukraine]. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3561950-zernovij-koridor-persi-pidsumki-vidnovlenna-ahroeksportu-z-ukraini.html> [in Ukr.].

2. Zvit pro nadkhodzhennia ta vykorystannia koshtiv zahalnoho fondu (forma № 2d) za 2021 rik [Report on the receipt and use of funds of the general fund (form No. 2e) for 2021]. URL : [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/form\\_f2\\_rik\\_2021.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/form_f2_rik_2021.pdf) [in Ukr.].

3. Publichnyi zvit Holovy Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti Mykhaila Noniaka za 2018 rik [Public report of the Head of the State Transport Safety Service of Ukraine Mykhailo Nonyak for 2018]. URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-1> [in Ukr.].

4. Publichnyi zvit Holovy Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti Oleksandra Pohoriloho za 2019 rik [Public report of the Head of the State Service of Ukraine for Transport Safety Oleksandr Pohorily for 2019]. URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra> [in Ukr.].

5. Publichnyi zvit Holovy Ukrtransbezpeky Yehora Prokopchuka za 2020 rik [Public report of the Head of Ukrtransbezpeka Yehor Prokopchuk for 2020]. URL : [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/publichnyy\\_zvit\\_golovy\\_dsbt.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/publichnyy_zvit_golovy_dsbt.pdf) [in Ukr.].

6. Lukianets. D. M. (2001) Instytut administrativnoi vidpovidalnosti: problemy rozvytku [Institute of administrative responsibility: problems of development] : monohraf. Kyiv : In-t derzhavy i prava im. V. M. Koretskoho NAN Ukrainy, 220 p. [in Ukr.].

7. Kodeks Ukrainy pro administrativni pravoporushennia [Code of Ukraine on administrative offenses] : Zakon Ukrainy vid 07.12.1984. *Vidomosti Verkhovnoi Rady URSR*. 1984. № 51, art. 1122 [in Ukr.].

8. Pro avtomobilni dorohy [On highways] : Zakon Ukrainy vid 08.09.2005. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2005. № 51, art. 556. [in Ukr.].

9. Fomenko, A. Ye., Yunin, O. S., Myroniuk, R. V., Sobakar, A. O. (2022) Politseiska diialnist [Police activity] : pidruchnyk / za zah. red. d-ra yuryd. nauk, prof., zasl. diiacha nauky i tekhniky Ukrainy O. S. Yunina. Dniprop. derzh. un-t vnutr. sprav, 432 p. [in Ukr.].

10. Myroniuk, R. V., Holoborodko, D. V. (2020) Alhorytmy dii politseiskoho pry oformlenni

materialiv pro porushennia pravyl dorozhnoho rukhu ta u vypadku oskarzhennia postanovy politseiskoho do sudu [Algorithms of the police officer's actions when filing materials on traffic violations and in the case of appealing the police officer's decision to court] : naukovo-prakt. rekom. Dnipro : Vydavets Bila K. O., 64 p. [in Ukr.].

11. Donenko, V. V. (2017) Administrativna vidpovidalnist yak zasib zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu: stan ta perspektyvy [Administrative responsibility as a means of ensuring road traffic safety: status and prospects]. *Aktualni pytannia zabezpechennia publichnoho poriadku ta bezpeky v suchasnykh umovakh: vitchyzniani ta mizhnarodnyi dosvid : materialy Mizhnar. naukovo-prakt. konf. (m. Dnipro, 17 lystop. 2017 r.)*. Dnipro : DDUVS; Lira LTD, pp. 64–68. [in Ukr.].

12. Harkusha, V. V., Molchanov, R. Yu., Sheviako, M. O. (2021) Diialnist politsii shchodo oformlennia materialiv administrativnykh pravoporushen u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Police activity regarding registration of materials for administrative offenses in the field of road safety] : navch. posib. Dnipro : DDUVS, 120 p. [in Ukr.].

13. Koller, Yu. S., Sobakar, A. O. (2015) Administrativna vidpovidalnist za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Administrative responsibility for offenses in the field of road traffic safety] : monohraf. Kyiv : «MP Lesia», 204 p. [in Ukr.].

14. Pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administrativni pravoporushennia shchodo okremykh pytan zdiisnennia habarytno-vahovoho kontroliu [On amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses with regard to certain issues of carrying out dimensional and weight control] : Zakon Ukrainy vid 29.06.2021. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2021. № 36, art. 304. [in Ukr.].

#### ABSTRACT

**Roman Myronyuk, Victoria Spasenko. Separate issues of effectiveness of measures of administrative responsibility for violations in the field of traffic safety and road infrastructure in Ukraine.** The article analyzes the reasons for applying measures of administrative responsibility for violations in the field of road infrastructure and highlights some provisions for their improvement.

As a result of the study, it is suggested that an administrative offense in the field of road infrastructure should be understood as a socially harmful, illegal, culpable act that encroaches on the established procedure for the construction, reconstruction and maintenance of highways, road infrastructure and the transportation of goods by road transport, including safety in this area, in the event of which the law provides for administrative responsibility.

Ways of improving the rule-making technique in the construction of norms that establish responsibility for violations in the field of road infrastructure are highlighted, in particular: 1) it is proposed to exclude penalties in the form of "deprivation of the right to drive vehicles for a period of six months to one year" from the sanction of Article 124 of the Code of Criminal Procedure "Violation traffic rules, which caused damage to vehicles, cargo, highways, streets, railway crossings, road structures or other property", leaving only a fine; 2) it is expedient to delineate the types of offenses provided for in part 1 of Article 129-1 of the Criminal Procedure Code, namely: "violation or failure to comply with rules, norms and standards related to ensuring road traffic safety at enterprises, institutions and organizations of all forms of ownership during the production and repair of vehicles and parts for them or installation of other items of additional equipment on them, not provided for by the design of the vehicle" and "violation or failure to comply with rules, norms and standards related to ensuring road traffic safety during the construction, reconstruction, repair and maintenance of highways, streets, railway crossings and road structures"; 3) it is necessary to introduce first administrative, and later possibly criminal liability for violation of the rules of road transportation of dangerous goods, rules for the passage of large-sized and heavy vehicles over bridge crossings.

**Keywords:** *administrative responsibility, administrative offenses in the field of road infrastructure, measures of administrative responsibility for violations in the field of road infrastructure.*