– військової необхідності;
– пропорційності.

Дотримання цих принципів дозволить цивільній особі застосувати вогнепальну зброю з дотриманням права на самооборону, для відсічі ворога, задля захисту Батьківщини.

Поряд з тим закон забороняє носити з собою і короткоствольну зброю, навіть якщо у вас є на це дозвіл. Для країни у стані війни це не зовсім не доречно. Але як кримінолог можу зазначити, що вогнепальна зброя – це збільшення кількісних і якісних показників злочинності. Кожен з нас має бути впевнений, що зброя, яку особа отримає на підставі закону, буде застосована з метою власної безпеки або безпеки інших осіб. В іншому випадку ми не почуватимемося в безпеці на вулиці, у власному будинку, громадських місцях.

Тож насамкінець робимо висновок. Питання регулювання та обігу зброї серед цивільних назріло давно. Самозахист громадян і підготовка до національного спротиву могли б стати вагомим фундаментом для цього.

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28.06.1996 р. URL : http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр.
2. Богатирьов І. Г. Чернігівщина у війні: нариси відтворення подій 24.02.2022 року: монографія. Одеса : Вид-во «Юридика», 2024. 260 с.
3. Про забезпечення участі цивільних осіб у захисті України: Закон України від 03.03.2022 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2114-20#Text.

Роман МИРОНЮК,
професор кафедри
адміністративного права і процесу
Дніпровського державного
університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

ПРАКТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ОКРЕМІ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складають найпоширенішу з-поміж інших порушень групу правопорушень, які виявляються, фіксуються та за які поліцейськими та судом застосовуються штрафні санкції. Однак попри постійну увагу науковців та практиків, що спрямована на удосконалення адміністративно-деліктного законодавства в окресленій сфері, діючий Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) містить низку положень, які потребують

удосконалення з метою більш ефективного впливу на порушників правил дорожнього руху.

Тому доцільним буде вказати на окремі недоліки адміністративно-деліктних норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, виявлені на підставі аналізу законодавства, та назвати окремі положення, що потребують удосконалення.

Так, у ч. 4 ст. 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» встановлено відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п’ятдесят кілометрів на годину, за що передбачено накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Цей вид правопорушення є одним з найбільш поширених та створює реальну загрозу безпеці дорожнього руху, зокрема коли таке правопорушення вчинюється в межах міста, адже при русі транспортного засобу зі швидкістю понад 100 км/год у разі раптового попадання на дорогу пішохода (частіше дитини або особи похилого віку) водій, гальмуючи, не зможе різко зупинити транспортний засіб, що призведе до загибелі людини. Водночас, попри високий рівень суспільної шкідливості цього діяння, наближеної до суспільної небезпеки, особу за його вчинення неможливо притягнути до відповідальності через прогалину в законодавстві. Так, аналіз ст. 255 КУпАП дає підстави вказати, що до повноважень поліції не віднесено право складення протоколу про дане правопорушення. Окрім цього, відповідно до аналізу ст. 221 КУпАП, яка регламентує юрисдикцію суду щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення, повноваження щодо розгляду справи про це правопорушення не віднесено до юрисдикції суду; відсутня така юрисдикція і у поліції відповідно до ст. 222 КУпАП. Отже, на сьогодні склалася складна правова ситуація на межі правового негілізму, за якої відповідальність за протиправне діяння встановлена, а процедура притягнення до відповідальності відсутня.

Слід визнати такою, що не відповідає ступеню адекватності покарання та принципу законності, санкцію ст. 122-1 КУпАП у вигляді штрафу в розмірі дев’яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за «невиконання водіями вимог поліцейського, а водіями військових транспортних засобів – вимог посадової особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України про зупинку транспортного засобу».

Слід визначити занадто суворою санкцію у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року у разі порушення норми ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна», якщо такі дій були здійснені з необережності, під час

обледеніння, рясних опадів та інших природних та сторонніх факторів, які не дали можливість водію зупинити транспортний засіб та запобігти наїзду на інший транспортних засіб чи дорожню інфраструктуру. Тобто якщо включати закони логіки, то за всі порушення правил дорожнього руху альтернативною санкцією статті має бути позбавлення права керування транспортним засобом, що принаймні не є ефективним 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» зі санкції ст. 124 КУпАП, залишивши тільки штрафну санкцію.

Також слід визнати такою, що не відповідає ступеню адекватності покарання та принципу законності, санкцію ст. 124-1 КУпАП у вигляді накладення штрафу в розмірі чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (68 грн.) за такі дії, як «ненадання посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами транспортних засобів, що їм належать, поліцейським та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у встановлених законом невідкладних випадках». Особливо коли мова йде про зупинку поліцейськими чи військовими транспортного засобу для доставлення постраждалих під час вибухів людей, проведення термінової евакуації людей з місць активних бойових дій та інше. Така санкція має бути значно збільшена.

Потребує застосування більш ефективної санкції (у вигляді громадських робіт або конфіскації транспортного засобу) за таке правопорушення, як «керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами», передбачене ч. 4 ст. 126 КУпАП.

Також на сьогодні відсутня відповідальність водіїв мотоблоків та іншої сільхозтехніки, велоскутерів та електросамокатів, при цьому ст. 127 КУпАП встановлено відповідальність за «порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин». Хоча прямої вказівки на електроскутери як транспортні засоби немає, однак є судова практика, яка їх прирівнює до транспортних засобів і вказує на приклади такої відповідальності. Так, в обвинувальному вироку Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 р. у справі № 336/7734/20 було визначено, що «електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб», яке визначено пунктом 1.10 ПДР (пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів)» [2].Також у постанові від 17 травня 2021 р. у справі № 761/31629/20 Київський апеляційний суд, незважаючи на відсутність у ПДР визначення електросамоката, зробив висновок, що цей пристрій відповідає поняттю «транспортний засіб», оскільки призначений для перевезення людей. Тому водій, який використовував самокат саме з цією метою, порушив пункт 11.13 ПДР [3].

Слід також відміти невідповідність санкції ст. 128 КУпАП принципу законності та адекватності покарання. Адже за таке правопорушення, як

«випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством», передбачено застосування штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Санкція потребує значного збільшення, адже ступінь суспільної шкідливості такого діяння є досить високим, оскільки зафіксовано багато випадків ДТП з тяжкими наслідками (смертями та каліцтвом пасажирів), причиною яких є несправні транспортні засоби.

З метою підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів пропонуємо встановити відповідальність за перевезення пасажирів громадським транспортом (в тому числі будь-яким транспортом) понад встановлену кількість місць, передбачених технічними умовами цього транспортного засобу та закріпити таке правопорушення та відповідальність за його вчинення у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян в ст. 133-1 КУпАП «Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом».

Як підсумок слід зазначити, що це лише незначна частина порушень правил безпеки дорожнього руху, які потребують нормативного закріплення, і що в цілому Глава 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» потребує суттєвого моніторингу та оновлення.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10.
2. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя у справі № 336/7734/20 від 19.04.2021 р. URL : https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078.
3. Постанова Київського апеляційного суду у справі № 761/31629/20 від 17.05.2021 р. URL : https://reyestr.court.gov.ua/Review/96948661.