

конвенціональних органів знаходяться винятково у внутрішньополітичній компетенції через несформованість юридичних механізмів їх застосування в національному праві.

1. Reimers N.F. Ecology (theories, laws, rules, principles and hypotheses). 1994. Available in: <https://fondeco.ru/en/reimers-nikolai-f-dorovich-almanah-den-za-dnem-nauka-kultura/>

2. «Conflict Trends: A Global Overview, 1946–2022». URL: <https://www.prio.org/publications/13513>

3. The Security Council unanimously adopts resolution 2401 (2018) on the immediate cessation of hostilities to allow for medical evacuation and services in conflict areas, and to provide access of humanitarian aid in Syria. Prior to the meeting Security Council delegations speak with the Director of the Security Council Affairs Division (24 February 2018). <https://www.prio.org/publications/13513>

4. Lanawaang, J. J. & Lombok, L. L. The Philosophy of Liability in Environmental Disputes. R. Harold Elby Sendouw et al. (Eds.): Proceedings of the Unima International Conference on Social Sciences and Humanities (UNICSSH 2022), 2023. p. 1963-1968. DOI: https://doi.org/10.2991/978-2-494069-35-0_235.

5. Reimers, F. M. (2023). Education and the challenges for democracy. *Education Policy. Analysis Archives*, 31(102). <https://doi.org/10.14507/epaa.3.8243>

Роман МИРОНЮК
професор кафедри
адміністративного права, процесу
та адміністративної діяльності
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

ОСОБЛИВОСТІ ДОТРИМАННЯ ПРАВ ГРОМАДЯН У ВИПАДКУ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ 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, яка спрямована на удосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері їх правового регулювання, діючий Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) містить ряд положень, які потребують удосконалення з метою більш ефективного впливу на порушників Правил дорожнього руху. Тому нижче доцільно вказати на

окремі недоліки адміністративно-деліктних норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху на підставі аналізу законодавства та запропонуємо окремі положення, що потребують удосконалення.

Так, стаття 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших Правил дорожнього руху» в ч. 4 цієї статті 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 воно вчинюється в межах міста, адже коли транспортний засіб рухається зі швидкістю понад 100 км/год в місті 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. В той же час попри високий рівень суспільної шкідливості цього діяння, наближеної до суспільної небезпеки особу за його вчинення неможливо притягнути до відповідальності і вадою цьому є пробіл 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 юрисдикції суду щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення повноваження щодо розгляду справи про це правопорушення не віднесено до юрисдикції суду; відсутня така юрисдикція і в поліції, відповідно до ст. 222 КУпАП. Тому на сьогодні склалась складна правова ситуація на межі правового нігілізму, при якій відповідальність за протиправне діяння встановлена, а процедура притягнення до відповідальності відсутня.

Слід визнати такою, що не відповідає ступеню адекватності покарання та принципу законності санкція статті 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 дії 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 транспортний 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 неефективно та суттєво порушено право особи на керування транспортними засобами. У зв'язку з цим пропонуємо усунути 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.

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, термінової евакуації людей з місць активних бойових дій та інше. Така санкція має бути значно збільшена.

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

Також сьогодні відсутня відповідальність власників мотоблоків та іншої сільгосптехніки, велоскутерів та електросамокатів, при цьому ст. 127 КУпАП встановлена 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.

Наприклад, в обвинувальному вирокі Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року 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 року 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 досить високий, оскільки багато зафіксовано 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'ятсот 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».

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

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. Відомості Верховної Ради. 1984, додаток до № 51. Ст.1122.

2. Справа № 336/7734/20. Провадження № 1кп/354/2021. Вирок від 9 квітня 2021 року. Шевченківський районний суд м. Запоріжжя. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078>] (дата звернення – 20.10.2023).

3. Постанова від 17 травня 2021 року у справі № 761/31629/20 Київський апеляційний суд. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96948661>] (дата звернення – 20.10.2023).