

Державний науково-дослідний інститут МВС України

Коллер Ю. С., Собакаръ А. О.

**АДМІНІСТРАТИВНА
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА
ПРАВопорушення у сфері
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Монографія

Київ – 2015

УДК 342.9:351.811.122(477)(043)

ББК 67.99 (2)1+67.99(2)8я7

К 70

Рекомендовано до друку Вченою радою Державного науково-дослідного інституту МВС України (протокол № 4 від 25.06.2015)

Рецензенти:

Заросило В.О. – завідувач кафедри управління безпекою, правоохоронної та антикорупційної діяльності інституту права імені Володимира Великого МАУП, доктор юридичних наук, професор;

Беззубов Д.О. – доцент кафедри господарського права Інституту правознавства Національного авіаційного університету, кандидат юридичних наук, доцент

Коллер Ю. С., Собакарь А. О.

К 70 Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. – К. : «МП Леся», 2015. – 204 с.
ISBN 978-966-7166-31-1

У монографії здійснено комплексний аналіз адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. На основі аналізу доктринальних та нормативних джерел досліджено концептуально-понятійне визначення безпеки дорожнього руху та його складових елементів. Визначено поняття, з'ясовано підстави та здійснено періодизацію розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Здійснено характеристику об'єктивних та суб'єктивних ознак складу адміністративних правопорушень і виконаний комплексний аналіз адміністративних стягнень у зазначеній сфері. Розкрито поняття та охарактеризовано стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Запропоновано певні пропозиції і рекомендації, спрямовані на вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху.

Робота виконана з урахуванням останніх змін до чинного законодавства станом на 1 травня 2015 року. Буде цікавою і корисною для наукових та практичних працівників, викладачів і курсантів (студентів, ад'юнктів, аспірантів), а також тих, хто цікавиться проблемами адміністративної відповідальності.

ISBN 978-966-7166-31-1

ББК 67.99 (2)1+67.99(2)8я7

© Ю.С. Коллер, А.О. Собакарь, 2015

© ДНДІ МВС України, 2015

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	6
1.1. Концептуально-понятійне визначення безпеки дорожнього руху.....	6
1.2. Поняття та генезис адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	30
1.3. Зарубіжний досвід застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху.....	70
РОЗДІЛ 2. МАТЕРІАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	84
2.1. Підстави адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	84
2.2. Об'єктивні ознаки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	99
2.3. Суб'єктивні ознаки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	114
РОЗДІЛ 3. ПРОЦЕСУАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	133
3.1. Адміністративні стягнення, що застосовуються за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	133
3.2. Характеристика провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його удосконалення.....	167
ВИСНОВКИ	197
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	203

ВСТУП

Серед засобів, які застосовує держава для боротьби з порушеннями законодавства про дорожній рух, найважливіше місце посідає адміністративна відповідальність. Вимоги сьогодення потребують підвищення ефективності реалізації адміністративної відповідальності, адже на цей час наявна значна кількість негативних чинників, що гальмують розвиток зазначеної галузі, а саме: дублювання повноважень суб'єктів адміністративної юрисдикції; прогалини в адміністративно-деліктному законодавстві; відсутність контролю з боку органу, що виніс постанову про накладення адміністративного стягнення; низька професійна підготовка суб'єктів правозастосування, зокрема численні помилки при кваліфікації правопорушень у сфері дорожнього руху; порушення правил оформлення матеріалів адміністративної справи та строків притягнення громадян до адміністративної відповідальності тощо. До того ж, стягнення за вчинення адміністративних проступків у сфері безпеки дорожнього руху не виконують належної превентивної, виховної та каральної функції, оскільки не мають системного та якісного характеру впливу.

Саме тому виникла нагальна потреба в детальному дослідженні змісту проступків у сфері дорожнього руху, особливостей застосування заходів адміністративної відповідальності за їх скоєння та, відповідно до цього, – внесення пропозицій щодо змін і доповнень до законодавства з метою підвищення ефективності реалізації адміністративної відповідальності у розглядуваній сфері.

Теоретичним підґрунтям дослідження послуговували наукові праці, присвячені вивченню проблем адміністративної відповідальності В. Б. Авер'янова, О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурки, Ю. П. Битяка, Л. Р. Білої, А. С. Васильєва, І. П. Голосніченка, Є. В. Додіна, В. В. Зуй, Р. А. Калюжного, Л. В. Ковалюка, С. В. Ківалова, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, О. В. Кузьменко, В. І. Курила, Д. М. Лук'янця, О. В. Негодченка, В. П. Петкова, С. В. Петкова,

М. М. Тищенко, Ю. С. Шемшученка, В. К. Шкарупи, О. Н. Ярмиша, а також відомих зарубіжних учених Д. М. Бахраха, К. С. Бельського, Ю. М. Козлова, Б. М. Лазарева, Л. Л. Попова, М. І. Студенікіної та інших.

Дослідженню різних аспектів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху різного часу були присвячені праці українських учених-адміністративістів, зокрема Г. В. Галімшиної, Г. К. Голубевої, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, М. М. Долгополової, В. В. Доненка, М. А. Микитюка, Р. І. Михайлова, В. В. Новікова, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, М. М. Стоцької, Є. В. Циби, А. В. Червінчука, В. М. Шудрікова, Х. П. Ярмакі та ін.

Попри те, що праці зазначених авторів, безперечно, мають теоретичне і практичне значення, в доктрині адміністративного права, на жаль, донині не сформовано цілісної наукової концепції адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Таким чином, комплексне наукове дослідження адміністративної відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух, її особливостей, а також удосконалення шляхом внесення змін і доповнень до правових актів позитивно вплине на розвиток транспортно-дорожнього комплексу України та сприятиме укріпленню безпеки дорожнього руху як складової національної безпеки. Вказане свідчить про актуальність і необхідність узагальнень теоретичного та емпіричного матеріалу, оцінки сучасних тенденцій та обґрунтування на цій підставі способів вирішення зазначених проблем.

Головна мета дослідження полягає в тому, щоб на основі комплексного аналізу наукових джерел, узагальнення нормативно-правового матеріалу та правозастосовної практики закласти науково обґрунтовані підвалини адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, виробити рекомендації та пропозиції щодо практичного вдосконалення відповідних положень законодавства.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Концептуально-понятійне визначення безпеки дорожнього руху

Дорожній рух – одна з найбільш характерних і невід’ємних частин сучасної цивілізації. Автомобільний транспорт, транспортні коридори та автодороги, мости, тунелі буквально змінили обличчя землі. Вони втілюють в собі міцний прояв науково-технічного прогресу і значною мірою впливають на темпи економічного і соціального розвитку кожної країни і всього людства. Процеси, які пов’язані з дорожнім рухом і супроводжують його явища та їх наслідки, потребують глибокого наукового осмислення. Особливе місце серед них займають ті явища, процеси та наслідки, які мають негативне значення, особливо які виявились за останні десятиріччя у великих містах: матеріальний збиток в результаті дорожньо-транспортних пригод, шум, загазованість повітряного простору, захаращення вулиць припаркованими автомобілями, транспортні затори, дороги зайняли значну частину родючих земель, автомобіль відіграв і продовжує відігравати не останню роль у забрудненні оточуючого середовища, включаючи атмосферу, воду, ґрунт тощо¹. Зазначені негативні явища не обійшли стороною й нашу державу.

Для вирішення цих проблем органами державної влади застосовуються різні засоби правового регулювання суспільних відносин, зокрема й адміністративна відповідальність, яка є одним з важливих інструментів державного управління. Застосовуючи цей інструмент, за вчинення окремого правопорушення, держава забезпечує охорону прав і законних інтересів громадян від протиправних посягань, що істотно впливає на їх свідомість і поведінку як один із засобів профілактики та

¹ Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / О. Ю. Салманова. – Харків, 2002. – с. 14.

запобігання правопорушенням, зокрема й у сфері безпеки дорожнього руху.

Однією із сучасних проблем, що мають суттєве значення, поряд із широким спектром соціально-економічних завдань держави та суспільства є теоретична розробка та практична реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. В умовах формування державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, що направлена, перш за все, на створення нових та вдосконалення існуючих механізмів реалізації принципів пріоритету життя та здоров'я громадян як учасників дорожнього руху над економічними результатами господарської діяльності, важливим завданням є теоретичне дослідження та обґрунтування питань безпеки дорожнього руху.

У числі об'єктів теоретичного вивчення забезпечення безпеки дорожнього руху центральне місце належить дослідженню поняття безпеки дорожнього руху. Дослідження зазначеної сфери потребує з'ясування як основних, так і спеціальних понять та категорій, адже у різних джерелах визначення цієї сфери є неоднозначним: поряд існують поняття “вуличний рух”, “дорожній рух”, “забезпечення безпеки дорожнього руху», “система безпеки дорожнього руху”, “сфера безпеки дорожнього руху”, “організація забезпечення безпеки дорожнього руху” тощо, які нерідко вживаються як синоніми поняття “безпека дорожнього руху”, але мають різний зміст.

Говорити про те, що наведені терміни є тотожними було б неправильно, тому що кожний з них має свою дефінітивну складову та несе за собою неоднорідний за визначенням зміст. А отже, відповідно порізнному може бути побудоване дослідження з обраної нами теми. Тому перед тим як розглядати проблематику адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, необхідно спочатку визначити дефініцію поняття „безпеки дорожнього руху”.

Національне законодавство не дає визначення поняття „безпека дорожнього руху”, у той же час це словосполучення вживається у багатьох

нормативно-правових актах без пояснення його змісту: Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП), зокрема стаття 128-1, має назву „Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху”¹; Кримінальний кодекс України (КК), зокрема стаття 286 називається „Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами”²; Закон України „Про міліцію” від 20.12.1990, зокрема ст.ст. 2, 11³; Закон України від 30.06.1993 “Про дорожній рух”, зокрема ст.ст. 3-16, 22-24, 26-27, 32-35, 37-38, 43-44, 47-48, 52⁴; Закон України „Про автомобільний транспорт” від 05.04.2001, зокрема ст.ст. 18, 28, 34, 39, 44, 48, 59⁵; Закон України „Про автомобільні дороги” від 08.09.2005, зокрема ст.ст. 11-12, 16, 20, 32, 36, 38, 43-44, 48⁶; Закон України від 24.09.2008 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”⁷; Указ Президента України від 20.11.2007 № 1121 “Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху”⁸; Постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 “Положення про Державтоінспекцію МВС України”⁹; Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 “Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

² Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.

³ Про міліцію : закон України від 20.12.1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20.

⁴ Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338

⁵ Про автомобільний транспорт : закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 105

⁶ Про автомобільні дороги : закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 51. – Ст. 556

⁷ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 79. – Ст. 2652

⁸ Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20.11.2007 р. № 1121 // Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1121%2F2007>

⁹ Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – С. 52

порушення у сфері забезпечення *безпеки дорожнього руху*¹; Наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 “Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС”² та інші.

Всі вищезазначені правові акти містять у своїх нормах словосполучення „безпека дорожнього руху”, але прямо не роз’яснюють зміст цього терміну, а отже, це означає, що вітчизняне законодавство має суттєву прогалину в цій сфері.

На нашу думку, необхідно на законодавчому рівні дати чітке та однозначне визначення поняття “безпека дорожнього руху”, яке було б відправною крапкою та фундаментальною основою для його тлумачення і не викликало сумнівів та непорозумінь під час його трактування. Тому необхідно компенсувати прогалини законодавця у визначенні цього поняття та прийти до остаточного його тлумачення.

Слід зазначити, що поняття “безпека дорожнього руху” є предметом багатьох наукових досліджень. До теперішнього часу серед правознавців відсутнє його однозначне розуміння, що призвело до існування ряду наукових точок зору. На теперішній час у правовій науці склалися відносно стійкі уявлення про основні підходи щодо визначення безпеки дорожнього руху.

1) *Безпека дорожнього руху як умова реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики.*

Саме політики повинні визначати, які цілі суспільство повинне ставити перед собою, щоб скоротити кількість пригод, смертей та поранень у дорожньому русі, які необхідно проводити профілактичні заходи, куди закладати кошти для досягнення поставленої мети тощо. Відповідно до цієї інтерпретації головне – це можливість держави

¹ Наказ МВС України від 26 лютого 2009 року № 77 “Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – Ст. 1193

² Наказ МВС України від 27 березня 2009 року № 111 “Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1777

самостійно здійснювати обраною нею політику при наявності необхідних структур та механізмів для їх реалізації¹. “Проблема безпеки дорожнього руху – проблема політична...”, - заявляє генеральний секретар Асамблеї ООН Кофі Аннан².

Вищезазначене має сенс, коли цілі носять об’єктивний характер. Якщо ж визначення є суб’єктивним, то сама концепція безпеки дорожнього руху стає іграшкою в руках політично-ангажованих сил. Для підвищення безпеки дорожнього руху потрібна політична воля з боку держави, яка потребує підтримки та співпраці з надійними партнерами, зацікавленими у забезпеченні безпеки дорожнього руху (наприклад, виробниками транспортних засобів).

Разом з цим для підвищення безпеки дорожнього руху необхідно не тільки заручитися підтримкою осіб, відповідальних за розробку політики, але й сформувати інформоване громадянське суспільство, яке б розуміло, що травматизм, будучи наслідком дорожнього руху, цілком реально попередити. Свідченням наявності політичної волі є, зокрема, чинні у багатьох країнах національні програми забезпечення безпеки дорожнього руху, які передбачають регулярний моніторинг, конкретне та регулярне фінансування для здійснення прийнятих програм.

2) Безпека дорожнього руху як умова стійкості учасника дорожнього руху до загрози від аварійності в дорожньо-транспортних пригодах.

Це одне з найбільш популярних вимірів проблеми безпеки дорожнього руху, однак воно є також одним з найбільш неоднозначних. По-перше, саме наукова гіпотеза, якою користувалися, наприклад, наші вітчизняні дослідники протягом довгого часу, побудована на тезі – відсутність дорожньо-транспортних пригод рівнозначна безпеці дорожнього руху – сама по собі помилкова. Це можна пояснити тим, що

¹ Справочник по безопасности дорожного движения в Норвегии // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.madi.ru/spravochnik>

² Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Доклад Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Кофи Аннана на 58-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dorogajizni.ru/old/20/kofi.htm>

кожна дорожньо-транспортна пригода є випадковою подією (у статистичному сенсі) через непередбачуваність до них конкретних учасників дорожнього руху, і тому не контролюваності умов поведінки¹. Звідси випливає, що дорожньо-транспортна пригода не може бути достатньо виділена та систематизована як закономірне явище.

По-друге, перед науковцем-дослідником, який обрав такий підхід, неминуче виникає дилема: чи необхідно обмежитися розглядом виключно тільки аварійності або враховувати й інші загрози. Вчені дійшли до висновку, що безпека дорожнього руху характеризується не відсутністю дорожньо-транспортної аварійності, а відсутністю закономірних небезпечних умов та вчинків, що призводять до дорожньо-транспортних пригод. Критерій відсутності аварійності не виключає наявності небезпеки в поведінці учасників дорожнього руху та умовах руху. Таким чином, відсутність дорожньо-транспортної пригоди не рівнозначна безпеці руху. “Вчені останнім часом все частіше виходять з нормальної поведінки учасників дорожнього руху, аналізують та узагальнюють відхилення від правильної поведінки, небезпечні та передаварійні ситуації, дорожньо-транспортні пригоди. Таким чином, навіть випадкові ознаки охоплюються з більшою достовірністю, так що надійна реєстрація принаймні закономірних явищ забезпечена”².

Зрозуміло, що перший підхід істотно звузив горизонт аналізу, а другий – значно розширив проблемне поле безпеки дорожнього руху.

3) *Безпека дорожнього руху як пріоритет міжнародної безпеки.*

В даному підході в центрі уваги опиняються безпечні умови міжнародних перевезень. Під безпекою дорожнього руху автомобільного транспорту розуміється рівень захисту та комплекс заходів щодо попередження аварій на дорогах, які призводять (або не призводять) до

¹ Клебесберг Д. Транспортная психология : Пер.с нем. / Клебельсберг Д. ; под ред. Мазуркевича В. Б . – М. : Транспорт, 1989 . – с. 22.

² Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – с. 23.

матеріальних збитків, травм або летальним випадкам¹. Такий підхід дозволяє інтегрувати дослідження проблем безпеки дорожнього руху в систему пріоритетів міжнародної безпеки.

Враховуючи міжнародний характер транспортної галузі, вимоги безпеки повинні бути засновані на взаємних домовленостях. На автомобільному транспорті контроль здійснюється відносно максимальної швидкості руху та максимальної довжини транспортних засобів; умов та режимів роботи водіїв; порядку перевезень небезпечних вантажів; дотримання вимог щодо технічних характеристик автомобілів та їх обладнання для зниження рівня забруднення повітря та шуму; дотримання рекомендацій, що сприяють підвищенню безпеки на дорогах, шляхом встановлення мінімальних вимог щодо видачі та підтвердження водійських прав (ліцензій) та змісту водійських тестів тощо².

В кожній країні існують свої правила щодо вигоди і здійснення перевезень та правила дорожнього руху. На даний час, коли суттєво розширюється економічна співпраця між країнами, міжнародне пересування автомобілів різних країн регламентується міжнародними конвенціями та відповідними установами. Розробляються спеціальні міжнародні програми, що визначають ступінь участі в них кожної з країн. В той же час країни Європейського економічного співтовариства широко використовують переваги міжнародного розподілу праці, в тому числі й в рамках здійснення довгострокових міжнародних програм з проблем попередження аварійності.

Проте така інтеграція означала б, що у концепції безпеки дорожнього руху не має самостійного предметного поля, а саме воно відноситься не до транспортно-правової науки, а до теорії міжнародних відносин, представляючи, так би мовити, один з прикладних аспектів цієї теорії. Ми не стверджуємо, що такий підхід є апіорно неприйнятним

¹ Безопасность на автомобильном транспорте. Доклад Питера Крауза — руководителя департамента Международного союза автомобильного транспорта // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.iru-eapd.org/iru-moscow/2004/12/forum/pk.htm>

² Green D. W. Freight transport association. Training and personnel services. (Международное транспортное законодательство). – с. 2-3

(більш того, для спеціалістів у сфері міжнародної безпеки він становить значний інтерес), однак наша позиція полягає в тому, що він торкається лише одного з аспектів проблематики безпеки дорожнього руху, тому повинен бути розташований у більш широкому форматі дослідження.

4) *Безпека дорожнього руху як умова припинення нелегальних видів економічної діяльності (шахрайство, контрабанда наркотиків, крадіжки вантажів та транспортних засобів).*

Подібне розуміння проблеми безпеки дорожнього руху, що нерідко зустрічається у сучасних дискусіях, переводить її зі сфери економічної науки у сферу юриспруденції. Звичайно ж, що усі вищезазначені у визначенні види злочинної діяльності є загрозою безпеки. Тому необхідно розуміти всі можливі заходи для того, щоб перешкодити незаконним діям на дорогах та в системах забезпечення, оскільки такі дії пов'язані з високим ризиком та є великою небезпекою для населення (наприклад, у формі терористичних акцій), а також завдають серйозних збитків торгівлі й транспорту, а деколи, коштують життя водіям (у випадках нападу на транспортні засоби, пограбування та крадіжок або шахрайства в митних системах). Дане визначення поняття “безпека дорожнього руху” є частково результатом термінологічної пастки, що пов'язана зі словом “безпека”, у ньому чітко виявлені недоліки цього визначення. Воно виключає такий спосіб парирования загроз, як знищення відповідних джерел. Зрештою, основне завдання полягає у повному припиненні кримінальних видів бізнесу, які загрожують безпеці суспільства та держави¹.

Слід зазначити, що поняття “безпека дорожнього руху” є також предметом багатьох адміністративно-правових досліджень вітчизняних науковців:

5) *Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки.*

Подібне розуміння цього поняття дає, зокрема, С. М. Гусаров, який визначає безпеку дорожнього руху як складову національної безпеки, як

¹ Maybourn, R. Der Preis für Sicherheit. Die Ansichten eines Reeders // Schiff & Hafen/Kommandobrücke. Heft 10.–1981, 33. Jahrtag. – 562 s

правотворчу та правозастосовну діяльність уповноважених державних органів щодо захисту конституційно закріплених життєво важливих інтересів щодо насамперед життя, прав і свобод, а також інтересу щодо реалізації потреб у переміщенні учасників дорожнього руху – громадян, осіб без громадянства та іноземних громадян¹.

Крім цього, Т. О. Гуржій розглядає безпеку дорожнього руху крізь призму захисту національних інтересів та обґрунтовує необхідність визнання безпеки дорожнього руху інтегральним елементом національної безпеки та одним з головних пріоритетів державної політики², а В. Ф. Муцко охарактеризовує безпеку дорожнього руху через призму понять “національні інтереси” та “загрози національним інтересам”³.

б) *Безпека дорожнього руху як стан даного процесу щодо захищеності його учасників від ДТП.*

Таке розуміння поняття “безпеки дорожнього руху” міститься, наприклад, у законодавстві Російської Федерації, де стаття 2 Федерального закону від 10 грудня 1995 року “Про безпеку дорожнього руху” дає чітке визначення: “безпека дорожнього руху – це стан даного процесу, що відображає ступінь захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків”⁴.

Також в даному контексті наголошує розуміти поняття «безпеки дорожнього руху» Р. І. Михайлов, який зазначає, що “безпека дорожнього руху – це стан процесу, що відображає ступінь захищеності його учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, а також

¹ Гусаров С. М. До питання про визначення принципів державного управління безпекою дорожнього руху / С. М. Гусаров // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2002. – № 3. – с. 87.

² Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Т. О. Гуржій. – К., 2011. – с. 7, 14.

³ Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / В. Ф. — К., 2011. — с. 6.

⁴ О безопасности дорожного движения : Закон Российской Федерации от 10.12.1995 г., № 196-ФЗ // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://duma.consultant.ru/page.aspx?1164879>

захищеність інтересів учасників дорожнього руху щодо реалізації потреби у пересуванні”¹.

7) Безпека дорожнього руху як система суспільних відносин.

Зокрема, В. В. Новіков формулює поняття “категорій дорожнього руху та його безпеки як специфічної сфери суспільних відносин, що виникають і розвиваються у зв’язку із автомобілізацією країни, яким притаманні ряд характерних економічних і соціальних ознак”².

Подібної думки дотримується й В. М. Бесчастний, який наголошує на тому, що “безпека дорожнього руху – це система суспільних відносин, яка складається у сфері дорожнього руху з метою задоволення потреб його учасників у переміщенні та відображає ступінь захищеності цих учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків”³.

Аналіз всіх вищезазначених визначень свідчить про те, що у наукових колах як вітчизняних, так і зарубіжних, немає одностайного визначення поняття “безпеки дорожнього руху”, що дає підстави виділити сім основних наукових підходів щодо його визначення, а саме безпека дорожнього руху: як умова реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики; як умова стійкості учасника дорожнього руху до загрози від аварійності в дорожньо-транспортних пригодах; як пріоритет міжнародної безпеки; як умова припинення нелегальних видів економічної діяльності (шахрайство, контрабанда наркотиків, крадіжки вантажів та транспортних засобів); як складова національної безпеки; як стан даного процесу щодо захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод; як система суспільних відносин.

Численність дефініцій та невизначене предметне поле (із вторгненням в проблематику міжнародних відносин, екології, соціології, юриспруденції) викликають питання: чи можна взагалі

¹ Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. — с. 27.

² Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / В. В. Новіков. — К., 1997. — с. 8.

³ Бесчастний В. М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху : монографія / В. М. Бесчастний. — Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Дідоренка, 2011. — с. 22.

говорити про єдину концепцію, або ж поняття безпеки дорожнього руху відноситься до області риторики, а не науки? Для того, щоб відповісти на це питання спробуємо викласти свою позицію в розумінні сутності безпеки дорожнього руху.

На нашу думку з'ясування сутності даного поняття повинно ґрунтуватися на аналізі її базових ознак як основи складової дефініції “безпеки дорожнього руху”.

Відповідно то тлумачного словника “рух” – це зміна положення, переміщення, стан, протилежний спокою; це переміщення у просторі в будь-якому напрямі; це рух того чи іншого виду транспорту; це їзда чи ходьба в різних напрямках¹, а “дорожній” – це прикметник від слова дорога, що означає вузьку смугу землі, призначену для пересування, шлях сполучення².

Аналіз міжнародних правових документів³, дає підстави стверджувати, що безпека в них розглядається як стан, а не як комплекс заходів.

Поняттю “безпечний” дається визначення: „1. Такий, який не загрожує небезпекою, надійно захищений... 2. Що не заподіює шкоди, нешкідливий...”⁴; 3. Захищений від небезпеки... 4. Що не загрожує небезпекою для кого-небудь, кому-небудь; нешкідливий...”⁵.

Як видно з приведених визначень, безпека може бути характеристикою стану (властивості, якості) суб’єкта, направленою “на себе”: наприклад, безпека людського життя в дорожньому русі (безпека самого людського життя), безпека транспортного засобу (засіб поза небезпекою).

Деякі науковці схильні тлумачити безпеку як стан відсутності небезпеки. Зокрема, В. О. Навроцький розглядає безпеку руху або

¹ Словарь русского языка / под. ред. А. П. Евгеньевой. – М. : Рус. яз., 1981. – с. 368.

² Ожегов С. А. Словарь русского языка / С. А. Ожегов. – М. : Рус. яз., 1984. – с. 156-157.

³ Устав Организации Объединенных Наций / ООН. Управление общественной информации. – Нью-Йорк : ООН, 1990. – с. 8.

⁴ Словарь современного русского литературного языка : [в 20 т.]. – [изд. 2-е, перераб. и доп.]. – М. : Рус. яз., 1991 – Т. 1 : А-Б. – 1991. – с. 58.

⁵ Там само. – с. 87.

експлуатації транспорту як “відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров’ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об’єктів транспорту”¹. Як стан відсутності небезпеки найчастіше визначають безпеку і в тлумачних словниках².

Втім, ряд вчених цілком вірно вказує на помилковість такого підходу. Закріплюючи в законодавстві визначення безпеки як відсутності небезпеки, ми тим самим ставимо перед суб’єктами правовідносин недосяжну мету, чого слід уникати, щоб не перетворювати закон на просту декларацію. У ряді випадків безпека розглядається як “стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх погроз”³.

На нашу думку, в контексті визначення дефініції “безпека дорожнього руху”, поняття «безпека» слід розглядати, як стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз. При цьому слід розуміти, що до інтересів особистості необхідно відносити її права та свободи, а до інтересів суспільства – його духовні та матеріальні цінності.

Наступною та не менш значимою ознакою поняття “безпеки дорожнього руху”, звичайно є “*дорожній рух*”, оскільки саме в цій сфері складаються зазначені суспільні відносини.

Поняття «дорожній рух» (Road Traffic) було введено у міжнародну практику Конвенцією ООН “Про дорожній рух”, прийнятою у 1968 р. на Всесвітній конференції з дорожнього руху, що проходила у Відні⁴. Але цей термін у колишньому СРСР набув офіційного визнання після того, як з

¹ Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за редакцією М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – [3-тє вид., перероб. та доп.]. – К. : Атіка, 2003. – с. 667.

² Тлумачний словник – мінімум української мови / [укл. : Л. О. Ващенко, О. М. Єфімов]. – [2-е вид.]. – К. : Довіра, 2000. – с. 84.

³ Советская военная энциклопедия : [в 8 т.]. – М. : Воениздат, 1976 – 1980. – Т. 1 : А-Бюро. – 1976. – с. 47.

⁴ Жулев В. И. Ответственность участников дорожного движения / В. И. Жулев, С. И. Гирько. – М., 1987. – с. 28.

ініціативи Державної автомобільної інспекції МВС СРСР Комітет з науково-технічної термінології Академії наук СРСР дозволив використовувати це поняття замість термінів, які раніше застосовувалися, а саме “вуличний рух”, “рух у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах” тощо. Тобто існувало таке визначення: дорожній рух — це процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії його учасників визначаються спеціальними правилами¹. На нашу думку, таке визначення досить узагальнене, що не дає змоги точно “виміряти” сферу безпеки дорожнього руху.

Як слушно зазначає М. М. Долгополова, у сучасному національному законодавстві термін “дорожній рух” вживається досить широко. Наприклад: Закон України “Про дорожній рух”²; Правила дорожнього руху³; Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ (п.3)⁴ тощо. Проте дефініція “дорожній рух” у жодному з нормативних актів не визначена⁵.

Якщо законодавець не надає офіційного тлумачення (прямої дефініції), яке б полегшило з’ясування поняття “дорожній рух”, то логічно було б розглянути думки вітчизняних та закордонних вчених щодо визначення дефініції “дорожній рух”.

В. І. Майоров визначає дорожній рух як “діяльність щодо задоволення громадської та особистої потреби у просторовому переміщенні людей, засобів та речових продуктів їх праці, що заснована на використанні можливостей технічного комплексу «транспортні засоби - дороги», яка складається в управлінні рухом транспортних засобів без керування ними або природному пішому пересуванні по дорогах, яка

¹ Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / М. М. Долгополова. – Х., 2003. – с. 13.

² Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338

³ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852

⁴ Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – С. 52

⁵ Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / М. М. Долгополова. – Х., 2003. – с. 13-14.

протікає в умовах постійної ризику виникнення стану некерованого руху механічних транспортних засобів і подальших негативних наслідків у вигляді загибелі, поранення людей, пошкодження матеріальних об'єктів”¹. Р. І. Денисов розглядає дорожній рух як сукупність суспільних відносин, які виникають у зв'язку із необхідністю здійснення транспортування пасажирів та вантажів та підготовки до цього процесу². Як бачимо, у визначеннях, наданих В. І. Майоровим та Р. І. Денисовим, була зроблена спроба виділити обставини впливу на дії людей – учасників дорожнього руху.

С. М. Гусаров визначає дорожній рух як соціальне явище, як дію певної соціальної спільноти – реально існуючої, емпірично зафіксованої сукупності індивідів, яка відрізняється відносною цілісністю і виступає самостійним суб'єктом соціальної дії, поведінки. Внаслідок правового регулювання дорожнього руху нормами, насамперед, адміністративного права, він набуває певного порядку³.

Як стверджує М. М. Долгополова, дорожній рух – це: по-перше, система елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану навколишнього середовища і можливостей людини; по-друге, процес, що регулює динамічні зв'язки у тріаді: людина, транспортний засіб, дорога; по-третє, соціальна система, є первісно небезпечним, заздалегідь аварійним явищем, пов'язаним з автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки; по-четверте, реально існуючий об'єкт соціального управління, оскільки він виникає лише там, де є суспільна діяльність людей. З появою дорожнього руху з'являються такі функції управлінського процесу, як планування, координація, узгодження, нагляд, примус, контроль, що реалізуються в межах

¹ Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Майоров Владимир Иванович. – Екатеринбург, 1997. – с. 18.

² Денисов Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р. И. Денисов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1982 – 194 с. – с. 34.

³ Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / С. М. Гусаров. – Х., 2002. – с. 15.

суспільних відносин між учасниками дорожнього руху; по-п'яте, об'єкт управління, який існує у двох аспектах: елементно-структурному – як сукупність людей, транспортних засобів, мережі доріг, оточуючого середовища; та функціональному – як безпосередня діяльність з переміщення та створення умов цього переміщення, так і поведінки учасників дорожнього руху й нормативної бази, котра все це врегулює¹.

В. І. Майоров визначає такі риси дорожнього руху: 1) дорожній рух об'єктивно зумовлений суспільним розвитком процес упорядкованого просторового переміщення людей, вантажів або природнім шляхом, або за допомогою транспортних засобів, керованих людьми; 2) дорожній рух – явище соціальне тому, що в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни; 3) дорожній рух має соціальний характер тому, що в процесі нього реалізуються політичні, економічні та культурні інтереси держави і суспільства в цілому; 4) дорожній рух – це сукупна воляова діяльність людей, спрямована на досягнення певних цілей; 5) дорожній рух, як і будь-яка інша колективна діяльність людей, є керованим процесом, у якому головним суб'єктом виступає держава у особі уповноважених органів, які складають єдину систему².

У законі України “Про дорожній рух”³ не надано поняття дорожнього руху. Однак, узагальнюючи усі наведені вище доктринальні ознаки дорожнього руху та аналіз наведених поглядів, дає нам підстави визначити дорожній рух як процес переміщення його учасників по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів або без них. Саме це визначення, на нашу думку, слід закріпити в Законі України “Про дорожній рух” шляхом

¹ Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня кандидата юрид. наук : спец. 12.00.07 „адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / М. М. Долгополова. – Х., 2003. – с. 13-14.

² Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Майоров Владимир Иванович. – Екатеринбург, 1997. – с. 37.

³ Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

доповнення окремої статті 1-1 “Визначення основних термінів”.

Виходячи з вищезазначених визначень поняття “дорожнього руху” можна побачити, що серед його ознак можна виділити дві основні, які також безпосередньо відносяться до ознак поняття “безпека дорожнього руху”, це: “*учасники дорожнього руху*” та “*транспортні засоби*”.

Якщо поняття “транспортного засобу” чітко сформульовано в чинному законодавстві України, а саме у Правилах дорожнього руху, де в п.п. 1.10. зазначено, що під транспортним засобом необхідно розуміти “пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів”¹, то визначення поняття “учасники дорожнього руху” в національному законодавстві по-різному надано у двох основних нормативних актах, які діють у сфері дорожнього руху. Так, Правила дорожнього руху у п.п. 1.10. зазначають, що “учасник дорожнього руху – це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин”². Але у той же час в Законі України “Про дорожній рух” у ст.14 чітко зазначено, що “учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин”³.

Як бачимо, ці два нормативних акта формулюють одне й те саме поняття не однаково, що призводить до непорозумінь під час його трактування. Це, в свою чергу, порушує основи теорії права стосовно принципу ієрархії нормативних актів, оскільки норми підзаконних актів (в даному випадку Правил дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України, яка безпосередньо є одним із видів

¹ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

² Там само.

³ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

підзаконних актів) видаються на основі законів (тобто мається на увазі норма Закону України “Про дорожній рух”), які мають вищу юридичну силу в системі джерел права. Тому, ми вважаємо, що необхідно врегулювати норми законодавства щодо визначення поняття “учасник дорожнього руху”. На нашу думку в нормі Закону України “Про дорожній рух” перераховані всі можливі ознаки учасника дорожнього руху, аніж в нормі, зазначеної у Правилах дорожнього руху, а саме:

- *автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця.* У Правилах дорожнього руху зазначено, що особа бере безпосередню участь у процесі руху просто на “дорозі”, але ж дорожня інфраструктура включає в себе не тільки автомобільну дорогу, а й вулиці, залізничні переїзди тощо;

- *процес пересування та перевезення.* Саме процес “пересування” людей та “перевезення” вантажів за допомогою транспортних засобів є головним призначенням автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, що зазначено в Законі, а не процес “руху” на дорозі пішоходів, водіїв, пасажирів та погоничих тварин, як вказує норма Правил дорожнього руху;

- *використання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів тощо для “пересування” та “перевезення”.* Особа, що є учасником дорожнього руху не просто бере участь у процесі руху на дорозі, як вказує норма п.п. 1.10. Правил дорожнього руху, а саме використовує елементи дорожньої інфраструктури для свого пересування та перевезення вантажів;

- до того ж Правила дорожнього руху не відносять до переліку цих осіб *велосипедистів*, які мають безпосереднє відношення до дорожнього руху, на відміну від норми Закону.

Таким чином, ми вважаємо, що поняття ”учасника дорожнього руху”, сформульоване у ст. 14 Закону України ”Про дорожній рух”, більш об’ємне та чітке за своїм змістом на відміну від поняття, зазначеного у п.п. 1.10. Правил дорожнього руху. Тому, на нашу думку, необхідно привести поняття “учасник дорожнього руху”, яке зазначене у Правилах дорожнього руху, у відповідність до вимог Закону України “Про дорожній

рух”. Крім того, доцільно було б положення ст. 14 Закону, що розкриває зміст терміну “учасник дорожнього руху”, визначити в преамбулі окремою статтею 1-1 “Визначення основних термінів”.

Виходячи із вищезазначеного, маємо констатувати, що поняття “безпека дорожнього руху” містить у собі 3 основних ознаки, які є у всіх вищепроаналізованих нами визначеннях, що дають різні вчені, це: безпека, дорожній рух та його учасники. Однак, на відміну від всіх інших визначень, де кожний автор розглядає поняття “безпека дорожнього руху” в залежності від певних критеріїв (як умову, пріоритет або стан даного процесу), ми вважаємо, що ключовою ознакою поняття “безпеки дорожнього руху” є певна система суспільних відносин, яка направлена на цю безпеку, яку ми визначились розглядати як стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз.

В контексті розуміння розглядуваного нами поняття під цими загрозами безперечно слід вважати дорожньо-транспортні пригоди, через наслідки яких саме і виникнула проблема безпеки дорожнього руху. Законодавець чітко визначив у Правилах дорожнього руху, що “дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки”¹.

Таким чином, виходячи з вищепроаналізованих ознак можна зробити висновок, що безпека дорожнього руху в правовому вираженні має бути системою суспільних відносин, що складається у сфері дорожнього руху для захисту інтересів його учасників у переміщенні та відображає стан їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод. Безпосередньо таке визначення поняття “безпеки дорожнього руху”, на нашу думку, необхідно розуміти при тлумаченні цього терміну і саме таке визначення слід закріпити в законодавстві.

¹ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

Ми вважаємо, що безпосередньо Закон України “Про дорожній рух” має містити у своїх нормах поняття “дорожній рух”, “безпека дорожнього руху”, “учасники дорожнього руху”, “забезпечення безпеки дорожнього руху”, оскільки саме він в Україні регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Тому з метою уникнення використання в інших нормативно-правових актах понять, які суперечили б смислового значенню тих, що викладені в Законі України “Про дорожній рух”, в преамбулі окремою статтею “Визначення основних термінів” необхідно навести визначення основних правових понять, що застосовуються при регулюванні діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху, серед яких: “дорожній рух”, “безпека дорожнього руху”, “учасник дорожнього руху”, “забезпечення безпеки дорожнього руху” тощо.

Розглянувши основні поняття та ознаки, притаманні дефініції безпеки дорожнього руху, для визначення сутності самої безпеки дорожнього руху як соціального явища, на нашу думку, є також з’ясування її складових.

Слід зазначити, що збільшення учасників дорожнього руху кожного року свідчить про те, що в процесі останнього реально стикаються інтереси всіх соціальних структур суспільства. Це обумовлює необхідність управління процесом дорожнього руху як системою суспільних відносин, що відбивають соціальні інтереси держави та суспільства. Зростання економічної потужності держави, технічної оснащеності галузей економіки та автотранспортного парку змушують говорити про те, що безпеку дорожнього руху слід розглядати як один із соціальних чинників, що помітно впливають на стан правопорядку.

Соціальна складова безпеки дорожнього руху полягає у тому, що дорожній рух становить об’єктивно обумовлений процес просторового переміщення людей, транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми. Він є соціальним явищем, оскільки в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни, а саме пішоходи, пасажери та водії

транспортних засобів. Також важливо підкреслити, що безпека дорожнього руху набуває соціального характеру, позаяк в процесі її забезпечення реалізуються політичні, економічні та інші інтереси держави та суспільства.

Поза всяким сумнівом, основною соціальною складовою безпеки дорожнього руху є кількість загиблих та поранених внаслідок дорожньо-транспортних пригод, оскільки наслідки від них безпосередньо впливають на державу та суспільство. Згідно з офіційними даними статистики Департаменту ДАІ МВС України, тільки протягом 2014 року на вітчизняних дорогах загинуло більш ніж 4 тис. чоловік, а понад 32 тис. – отримали травми різного ступеня тяжкості¹.

Як слушно зазначає Т. О. Гуржій “транспортний засіб являє собою джерело підвищеної небезпеки. Його експлуатація завжди пов’язана з ризиком для життя і здоров’я, безпеки довкілля, цілісності об’єктів народного господарства. Щороку на вітчизняних дорогах гинуть тисячі людей, десятки тисяч – отримують поранення різного ступеня тяжкості...”².

У цьому контексті виразно проявляється *економічна складова* безпеки дорожнього руху, адже матеріальні збитки внаслідок ДТП “завдають дошкульного удару по генофонду нації, економіці країни, навколишньому середовищу та багатьом іншим царинам людської життєдіяльності”³.

За різними підрахунками, середня сума прямих збитків, завданих однією ДТП, становить більше ніж 1 тис. доларів США. Але є ще й непрямі збитки, пов’язані з лікуванням постраждалих, їхньою медичною реабілітацією, тимчасовою чи постійною втратою працездатності. За даними ВООЗ, що здійснює моніторинг стану безпеки дорожнього руху в 70 країнах світу, загальний матеріальний збиток від ДТП сягає 2 %

¹ Статистика ДТП за 12 місяців 2014 року по Україні за даними ДДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>

² Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – с. 71.

³ Там само.

валового внутрішнього продукту¹. В Україні збитки від ДТП, за вітчизняною методикою підрахунку, становлять 1,4% валового внутрішнього прибутку, а за міжнародною – 3,5 %².

За даними статистики, до 95 % ДТП завершуються більш або менш серйозними пошкодженнями транспортних засобів, близько 15 % – руйнуванням елементів дорожньої інфраструктури (стовпів, бордюрів, відбійників та інших захисних споруджень), понад 5 % – нівеченням об'єктів права власності пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин; 1,5 % псуванням цінного вантажу. Деякі автомобільні аварії завдають шкоди також об'єктам, не інтегрованим у дорожньо-вуличну систему: житловим спорудам, господарським будівлям, присадибним ділянкам тощо³.

В Україні кожного року вчиняються тисячі злочинів та адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які завдають величезної шкоди державі та суспільству. На тлі цього, на нашу думку є необхідність розуміння *деліктної складової* безпеки дорожнього руху. Серед найбільш поширених деліктів у зазначеній сфері є перевищення встановлених обмежень швидкості, недодержання вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів та інші порушення. Також велика чисельність випадків керування транспортних засобів у нетверезому стані. Одним з основних засобів протидії цим деліктам безперечно є застосування юридичної відповідальності до винних осіб, однією з якої основне місце належить саме адміністративній відповідальності.

Слід зазначити, що суспільні відносини, які виникають під час забезпечення безпеки дорожнього руху регулюються нормами права,

¹ Гуржий Т. А. Основные начала государственной политики безопасности дорожного движения в Украине / Т. А. Гуржий // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – с. 30.

² Проект концепції державної програми підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: http://mintrans.gov.ua/article/show/article_id/2187/highlight

³ Гуржий Т. О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху : [монографія] / Тарас Олександрович Гуржий. – К. : ДНДІ МВС України, 2010. – с. 31.

зокрема: нормами адміністративного права (коли розглядаються питання врегулювання відносин у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху); кримінального права (якщо дорожньо-транспортна пригода містить склад злочину); цивільного права (під час регулювання майнових відносин у сфері дорожнього руху). Особливістю правової форми відображення безпеки дорожнього руху безперечно є те, що ці норми права закріплені у нормативно-правових актах держави. Як ми вже зазначали, словосполучення безпека дорожнього руху є доволі вживаним у чинному законодавстві України. Тому не менш значимою, на нашу думку, є виділення **нормативно-правової складової** безпеки дорожнього руху.

Крім того, особливість безпеки дорожнього руху також полягає в тому, що вона регулюється технічними нормами (нормативи, стандарти щодо транспортних засобів, технічних засобів регулювання дорожнього руху, доріг тощо). **Технічна складова** безпеки дорожнього руху характеризується дослідженням головним чином технічних питань автомобілізації та дорожнього будівництва, вивченням проблем безпеки дорожнього руху за формулою “автомобіль-дорога”.

Крім зазначених складових безпеки дорожнього руху, на нашу думку, слід звернути увагу також на **інституційну складову**. Саме створення інституційно відокремленої системи органів забезпечення безпеки дорожнього руху допоможе розв’язати проблеми, що виникають у зазначеній сфері. Як зазначає Т. О. Гуржій “обов’язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу...”, “суб’єкти публічно-владних повноважень відіграють стрижневу роль у формуванні державної політики безпеки дорожнього руху. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов’язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами”¹.

¹ Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – с. 189-190.

Саме суб'єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади виступають основним провідником у забезпеченні безпеки дорожнього руху, оскільки безпосередньо вони відповідають за цю сферу, окреслюють її напрями, розробляють та активують механізми її реалізації. До таких офіційних інститутів слід віднести Верховну Раду України, Президента України, Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади, судову систему, місцеві державні адміністрації, обласні й міські (у містах Києві та Севастополі) ради.

Безперечно, оскільки поняття “безпека дорожнього руху” є предметом багатьох наукових досліджень, можна виділити ще одну складову досліджуваного поняття, а саме **наукову складову** безпеки дорожнього руху.

Осмилення поняття безпеки дорожнього руху, його змісту та ознак завжди знаходилось у центрі уваги як вітчизняної, так й зарубіжної правової науки. Однак, не дивлячись на підвищений інтерес до зазначеної проблематики, а відповідно й існування значної кількості робіт, присвячених даним питанням, визначення безпеки дорожнього руху залишається дискусійним. До теперішнього часу серед правознавців відсутнє його однозначне розуміння, що призвело до існування ряду наукових точок зору, які ми розглянули вище.

Існування різних дефініцій поняття “безпека дорожнього руху” пояснюється, перш за все, тим, що в його змісті постійно відбуваються зміни. Це природній стан динаміки будь-якого явища. Зміст безпеки дорожнього руху обумовлений як конкретними історичними умовами розвитку самої держави, так й станом його теоретичного осмилення та законодавчого регулювання. Так, трактування досліджуваної категорії, сформульованої наприкінці ХХ ст. як наслідок політичних та соціально-

економічних перетворень 90-х рр., суттєво відрізняється від розуміння радянського періоду¹.

Крім того, дискусії щодо науковості зазначеного терміну, суперечності щодо вироблення “специфічних методів дослідження” проблеми змісту зазначеного поняття лише посилюють сумніви у коректності пануючих в даній сфері підходів. Дослідники, що дотримуються тієї чи іншої точки зору, можуть не розуміти аргументації опонента тільки тому, що вона (аргументація) побудована в іншій системі аналітичних передумов, нормативних приписів, використовуваних моделей².

Як бачимо, безпека дорожнього руху уявляє собою багатогранне соціальне явище, яке об’єднує в собі низку складових, а саме соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової складових. На нашу думку, безпека дорожнього руху забезпечується тільки цілісністю та єдністю цих складових. Відсутність хоча б однієї з них виключає зміст цього явища.

Враховуючи викладене вище, вважаємо за необхідне зазначити:

- по-перше, аналіз існуючих визначень поняття “безпеки дорожнього руху” дає підстави виділити сім основних наукових підходів щодо його визначення, а саме, безпека дорожнього руху: як умова реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики; як умова стійкості учасника дорожнього руху до загрози від аварійності в дорожньо-транспортних пригодах; як пріоритет міжнародної безпеки; як умова припинення нелегальних видів економічної діяльності (шахрайство, контрабанда наркотиків, крадіжки вантажів та транспортних засобів); як система суспільних відносин; як складова національної безпеки; як стан даного процесу щодо захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод;

¹ Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы. – Челябинск, 2007. – с. 10.

² Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. — М., 2003. – с. 23.

- по-друге, дорожній рух можна визначити як процес переміщення його учасників по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів або без них;

- по-третє, розуміти безпеку дорожнього руху як систему суспільних відносин, що складається у сфері дорожнього руху для захисту інтересів його учасників у переміщенні та відображає стан їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод;

- по-четверте, безпека дорожнього руху забезпечується цілісністю її соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової складових;

- по-п'яте, з метою уникнення використання в інших нормативно-правових актах понять, які суперечили б смислового значенню тих, що викладені в Законі України "Про дорожній рух", в преамбулі окремою статтею "Визначення основних термінів" навести визначення основних правових понять, що застосовуються при регулюванні діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху, серед яких: "дорожній рух", "безпека дорожнього руху", "учасник дорожнього руху", "забезпечення безпеки дорожнього руху" тощо.

1.2. Поняття та генезис адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

На сьогодні в Україні значно зросла роль адміністративної відповідальності, яка виконує важливі завдання щодо забезпечення законності та правопорядку в сфері регулювання адміністративно-правових відносин. Особливої актуальності набуває інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

За умов збільшення рівня правопорушень у зазначеній сфері постає нагальна необхідність більш глибокого, всебічного та комплексного

аналізу адміністративної відповідальності. Пізнання поняття й сутності адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, на нашу думку, неможливо розпочати без розгляду її історичного розвитку. У наукових колах немає одностайної думки щодо визначення етапів становлення та розвитку адміністративної відповідальності безпосередньо у сфері безпеки дорожнього руху. Так, Є. В. Циба виділяє п'ять етапів розвитку¹, Р. І. Михайлов, у свою чергу, зазначає, що “питання щодо історії становлення законодавства про відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху доцільно розглядати, виділивши два історичні періоди: радянський та період після здобуття Україною незалежності”².

Ми вважаємо, що вирішення питання стосовно історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення саме у сфері безпеки дорожнього руху, необхідно розпочати з аналізу базових нормативних актів, якими відносини у зазначеній сфері регулювались у різний історичний час.

Перший період становлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в Україні, на нашу думку, з'являється тоді, коли у 1886 р. Російське акціонерне товариство будівництва та експлуатації екіпажів і автомобілів створило свій перший автомобіль. В Україні на початку ХХ ст. перший автомобіль з'явився в Одесі, а відтак декілька приватних автомобілів іноземного виробництва – у Києві. Вже 1902 р. Київська міська дума ухвалила обов'язкову постанову “Про порядок пасажирського та вантажного руху містом Києвом на автомобілях”. У 1904 р. в Києві створено елітний клуб автолюбителів³.

¹ Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Циба Євген Володимирович. – Запоріжжя, 2011. – с. 190-191.

² Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. — с. 29.

³ Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний наук.-дослід. і проектний ін-т ; за заг. ред. А. М. Редзюка. – К. : ДП “ДержавтотрансНДІпроект, 2005. – с. 8.

Саме в цей період першим актом державного втручання в автомобілізацію було розпорядження Петербурзької управи (1895 р.) “Про реєстрацію бензинових механічних самокатів”¹. Нагляд за дотриманням цих правил покладался на місцеву поліцію та осіб, що відали ремонтом шосе². Таким чином, ці правила створили першу правову базу для використання автомобілів та послужили основою для розробки й ухвалення правил вуличного руху в інших містах Російської Імперії, у тому числі і на українських землях.

Першим нормативним актом, який узаконив використання автомобілів в господарських цілях, була постанова Міністерства шляхів сполучення від 11 вересня 1896 р. “Про порядок та умови перевезення вантажів і пасажирів шосейними дорогами ... у самохідних екіпажах”³, замінену згодом Технічними правилами про рух автомобілів дорогами загального користування (1910 р.). Тому саме від зазначеної дати можна вести відлік дії в Російській імперії правил руху автомобілів, що були названі “самодвижущимися экипажами”⁴.

У період кінця ХІХ - початку ХХ століття Російська імперія активно включилася у сферу міжнародно-правових відносин у сфері автомобільного транспорту. Саме тоді у практиці забезпечення безпеки вуличного руху з’являється спеціально організоване і оформлене регулювання руху міського транспорту, та формується система добровільного страхування власників транспортних засобів, автомобілів і пасажирів.

¹ Луцюк П. П. Історія розвитку законодавства про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) / П. П. Луцюк // Забезпечення безпеки дорожнього руху: науково-методичні аспекти, організаційно-практичні проблеми, перспективи та шляхи їх вирішення : матеріали міжнародної наук.-практ. конф., 2 червня 2006 р. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2006. – с. 216.

² Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России : учеб. пособ. для студентов вузов, обучающихся по направлениям подгот. дипломиров. специалистов «Эксплуатация назем. трансп. и трансп. оборудования» и «Орг. перевозок и упр. на трансп.» / А. Д. Рубец. - 2-е изд., стер. - М. : Academia, 2004. – с. 219.

³ Савенко В. Я. Транспорт і шляхи сполучення : підручник / В. Я. Савенко, В. А. Гайдукевич. – [2-ге вид.]. – К. : Арістей, 2007. – с. 132.

⁴ Суковицин В. И. От городского до инспектора ГИБДД. Иллюстрированная история службы / В. И. Суковицин. – М. : Вариант, 2002. – с. 12-13.

Безперечно, це зумовило виникнення правового інституту адміністративної відповідальності у зазначеній сфері суспільних відносин. Тому є декілька об'єктивних причин, а саме: постійне зростання кількості автомобільного транспорту (на початок 1910 року в Україні налічувалося 618 автомобілів), відсутність у водіїв навичок і вмінь управління автомобільним транспортом, малий стаж роботи водіїв, несумлінне ставлення останніх до своїх обов'язків, нечітке законодавче визначення прав та обов'язків учасників відносин сукупно призводило до правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, наслідками яких було травмування, поранення та навіть уже тоді загибель учасників дорожнього руху (значна кількість яких були пішоходи та пасажери), що вимагало від державної влади належного їх урегулювання.

Таким чином, з огляду на те, що Україна перебувала в складі Російської імперії, першим періодом історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід вважати так званий *імперський період* (кінець XIX – початок XX століття).

Наступний, етап історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у досліджуваній сфері починається з процесу реформування країни у зв'язку з Лютневою революцією 1917 року.

27 квітня 1917 року Тимчасовим урядом було винесено постанову “Об учреждении Автомобильного отдела”, який крім контролю за використанням автотранспорту і запчастин повинен був розроблювати та подавати Тимчасовому уряду проекти про необхідні заходи. Одночасно уряд заснував центральний транспортний комітет Петрограда, функції якого були ідентичними до функцій Автомобільного відділу в усьому, що стосувалося автотранспорту¹. З 16 листопада 1917 до 27 грудня 1922 р. на засіданнях Ради народних комісарів та Ради праці й оборони було

¹ Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1917. – Отд. 1. – № 105. – С. 923 - 934

розглянуто 70 питань, присвячених автомобільному транспорту¹, що свідчило про значну кількість проблем у сфері автомобільного транспорту, які необхідно було вирішувати для належного врегулювання суспільних відносин, які швидко змінювалися та були пов'язані з використанням автомобільного транспорту.

Для вирішення цих проблем наказом Народного комісаріату з військових справ від 13 січня 1918 року при Комісії з демобілізації було утворено Центральний автотранспортний відділ, на який покладалась відповідальність централізовано керувати всією автосправою в республіці². Першим нормативним актом, що визначив порядок роботи автомобільного транспорту, був Декрет Раднаркому РРФСР від 10 червня 1920 року “ Про автомобільний рух м. Москвою та її околицями (правила)”³, підписаний В. І. Леніним. У зазначеному акті були закладені основні положення з регулювання порядку реєстрації автомобілів, що випускаються на лінію, визначено загальні стандарти до них, передбачені форми шляхових листів та посвідчень водіїв, встановлено номерні знаки, вимоги до водіїв (мати посвідчення водія та шляховий лист). Установлено граничну межу швидкості для вантажних машин – не більше ніж 15 верст на годину – та окреслено коло осіб, що відповідали за порушення правил дорожнього руху. Порушників притягали до адміністративної чи кримінальної відповідальності.

У червні 1921 року ЦВК та РНК СРСР ухвалили Декрет “Про порядок накладення адміністративних стягнень”, яким передбачено такі покарання за порушення ПДР, як позбавлення волі, примусові роботи, штраф. Розмір стягнення спеціально не визначався: його встановлювали

¹ Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний наук.-дослід. і проектний ін-т ; за заг. ред. А. М. Редзюка. – К. : ДП “ДержавтотрансНДІпроект, 2005. – с. 13.

² Бронштейн Л. А. Экономика автомобильного транспорта : [учеб. для студ. вузов, обучающихся по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство»] / Л. А. Бронштейн, А. С. Шульман. – М. : Транспорт, 1976. – с. 49.

³ Там само – с. 50.

місцеві Ради з огляду на інтенсивність руху й особливості міської транспортної мережі¹.

Зважаючи на те, що всередині 20-х рр. починає розвиватися автобусне сполучення у великих містах радянської республіки, зростання інтенсивності руху зумовлювало більш якісне розроблення обов'язкових нормативних документів, активізацію діяльності міліції й інспекторів місцевого транспорту. Поряд із чинними вимогами правил руху запроваджували й нові, наприклад обов'язок водія зупиняти автомобіль біля зупинок трамвая. У постановах Рад водіям автомобілів і мотоциклів рекомендовано регулювати двигун так, щоб він не димив. За порушення обов'язкових до виконання вимог нормативних актів, відповідно до ст. 218 Кримінального кодексу УСРР, передбачено адміністративні стягнення у вигляді штрафу (до 30 крб. золотом) і примусових робіт, а в разі спричинення тяжких наслідків – кримінальну відповідальність².

Зазначене набуло нормативного закріплення в декреті ВЦВК та РНК РСФРР від 14 липня 1924 року. Міліції вперше надано право накладати штрафи за порушення обов'язкових постанов. Декретом ВЦВК і РНК РСФРР від 1 грудня 1924 року обласні й губернські виконкоми наділено правом доручати працівникам міліції, на яких покладали безпосередній нагляд за вуличним рухом і порядком у громадських місцях, стягувати за порушення ПДР й порядку в громадських місцях штраф на місці (ця постанова мала чинність лише в містах)³. Саме прийняття цього декрету, на нашу думку, є кінцем другого та початком третього періоду історичного розвитку адміністративної відповідальності у зазначеній сфері.

Таким чином, другим періодом історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід вважати так званий *революційний (перехідний)*

¹ Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Шудріков Володимир Михайлович. – Донецьк, 2008. – с. 50.

² Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Циба Євген Володимирович. – Запоріжжя, 2011. – с. 26.

³ Костюк М. Перші кроки столичних автомобілів / М. Костюк // Зустрічна смуга. – 2007. – № 10. – с. 108.

період, який розпочався у 1917 році та закінчився у 1924 році, розпочавши при цьому наступний (*радянський*) період.

Цей період ознаменувався прийняттям низки заходів та нормативних документів, які, на наш погляд, стали основою та базою для подальшого розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у досліджуваній сфері. Оскільки радянський період тривав близько 70 років, то вважаємо його розокремити на декілька етапів.

Перший етап радянського періоду, як ми вже зазначали вище, розпочався у 1924 році з прийняттям 14 липня декрету ВЦВК та РНК РСФРР. Наступним заходом щодо розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху стало ухвалення Постанови РНК СРСР від 29 грудня 1925 року “Про призначення Міжнародної Конвенції, що має силу для СРСР, щодо пересування автомобілів”, в якій було визначено правила облаштування автомобілів, підготовки водіїв, дотримання національного законодавства щодо перевезення пасажирів і вантажів, а також відповідальність за порушення цих правила (зокрема й адміністративна).

Необхідно зазначити, що зі зростанням темпів автомобілізації автоматично збільшувалася й кількість правопорушень, наслідками яких були дорожньо-транспортні пригоди. Загалом у країні за період з 1927 до 1931 року кількість автомобілів й автобусів збільшилася вдвічі й становила 33 600 одиниць¹. Так, тільки в місті Харкові в 1927 р. було зафіксовано 88 аварій, у 1928 р. – 104 та у 1929 р. – 177, а вже в першому півріччі 1930 р. – 75².

Це вимагало від держави застосування більш суворих заходів протидії правопорушенням у сфері автомобільного транспорту. Руйнування шляхів сполучення (зокрема й автомобільних доріг) і встановлення на них споруд і знаків, пошкодження рухомого складу,

¹ Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ століття (історико-правове дослідження) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – с. 128.

² Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 114.

порушення правил безпеки було віднесено, згідно зі ст. 549 Кримінального кодексу УСРР від 1927 р., до злочинів контрреволюційного й особливо небезпечного характеру. Крім того, у кодекс було введено статтю, якою передбачено в разі порушення правил безпеки руху, що призвело до тяжких наслідків, позбавлення волі на термін до 3 років. Здебільшого правопорушників, дії яких не призвели до ДТП, штрафували на суму до 10 крб. або не карали зовсім¹.

Потрібно зауважити, що переважна більшість порушень, учинених у сфері дорожнього руху, так само як і допущених не на дорозі, взагалі залишалася поза увагою правоохоронних органів. З огляду на те, що тогочасне кримінальне законодавство не відповідало реальним умовам дорожнього руху, суди нерідко виносили менш суворі покарання, ніж ті, яких вимагало законодавство. Це унеможливило застосування репресивної політики до порушників, що було однією з основних причин збільшення кількості правопорушень і ДТП².

У зв'язку з потребою швидкого застосування до винного покарання з метою запобігання вчиненню нових та виховання в дусі поваги до законів, значну частину правопорушень, пов'язаних з безпекою руху, було декриміналізовано. Злочинами вже не вважалися порушення водіями правил руху й навіть деякі ДТП³.

Необхідно відзначити, що особливістю цього етапу також є те, що адміністративна відповідальність за порушення ПДР була вперше закріплена в єдиному кодифікованому законодавчому акті, а саме в Адміністративному кодексі УСРР, прийнятим у 1927 році, до якого було включено норми, що встановлювали відповідальність за порушення правил вуличного руху. А вже у 1930 році в Москві, Ленінграді, Києві та Харкові

¹ Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УСРР на транспорті у першій половині ХХ століття (історико-правове дослідження) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – с. 144.

² Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 126.

³ Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 126-127.

запроваджують правила дорожнього руху, що стають обов'язковими для кожного водія та пішохода. Правилами встановлено: обмеження швидкості руху – 40 км/год.; порядок складання іспитів та отримання посвідчень водія; недоліки, за яких заборонено експлуатувати транспортні засоби¹.

Таким чином, можна висновувати, що із запровадженням у 1930 році Правил дорожнього руху закінчується перший та розпочинається **другий етап радянського періоду** історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Циркуляром НКВС РРФСР від 16 вересня 1930 року “Про заходи щодо посилення охорони безпеки вуличного руху” було запропоновано начальникам адміністративних управлінь крайових й обласних виконкомів і начальникам адміністративних відділів виконкомів автономних областей порушити клопотання перед відповідними органами про перенесення роботи вантажних машин на нічний час; начальникам адміністративних відділів виконкомів тих міст, де склалося надто неблагополучне становище з аварійністю, негайно порушити перед органами прокуратури й судами питання про посилення репресій стосовно злісних порушників правил вуличного руху².

Значне місце в регулюванні дорожнього руху належало радянській міліції. Відповідно до п.17 Положення про радянську міліцію, затвердженого постановою РНК СРСР від 25 травня 1931 року, міліція “наглядає за дотриманням правил вуличного руху, а також правил користування трамваями, автобусами тощо”³. Крім бесід і переконань, до порушників правил вуличного руху міліція застосовувала примусові заходи: позначку компостера в документах водія, а після триразового повторення порушення – позбавлення права на керування

¹ Доненко В. В. Генеза функцій міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху / В. В. Доненко // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2007. – № 1. – с. 87.

² Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ століття (історико-правове дослідження) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – с. 132.

³ Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 116.

автотранспортом; накладення штрафу з викликом у міліцію; повідомлення про порушення за місцем роботи водія; публікацію прізвища порушника в пресі й ін.¹

26 травня 1932 року відбувся пленум Верховного суду СРСР, згідно з яким працівників автотранспорту притягували до кримінальної відповідальності за порушення ПДР тільки в разі настання смерті, заподіяння каліцтва, загибелі цінного майна чи настання інших дуже серйозних наслідків. В інших випадках їх притягували до адміністративної або дисциплінарної відповідальності, що підтверджує тезу про переважання кримінальних заходів над адміністративними в протидії порушень правил дорожнього рух на цьому етапі.

Наказом начальника Головного управління міліції від 27 серпня 1932 року було затверджено правила про проведення розслідування, обліку, аналізу й вивчення причин подій та аварій на місцевому транспорті. Встановлено, що всі події й аварії на місцевому транспорті поділяються на три види: ті, що потребували оформлення в кримінальному, адміністративному та дисциплінарному порядку².

15 травня 1933 року Центральним Управлінням дорожнього транспорту було розроблено й затверджено правила руху автомобільного та гужового транспорту дорогами СРСР. Їх чинність поширювалася на всі позаміські дороги загального користування й на будь-який рід і тип автомобілів і гужового перевізного транспорту. Контроль за виконанням вимог зазначених правил було покладено на міліцію й автодорожню інспекцію Цудортрансу. Зазначимо, що, відповідно до постанови РНК СРСР від 21 травня 1932 року, правом притягати до відповідальності винних у порушенні правил регулювання було наділено лише міліцію. У 1934 р. Цудортранс видав постанову “Про боротьбу з порушеннями правил експлуатації автотранспорту”, якою встановлено сувору

¹ Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. XX ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 119-120.

² Там само – с. 122.

адміністративну відповідальність у вигляді штрафу у великих розмірах або притягнення до кримінальної відповідальності¹.

Ухвалою РНК СРСР від 3 квітня 1936 року Державну автомобільну інспекцію було включено до складу Головного управління міліції НКВС СРСР. Постановою РНК СРСР від 3 липня 1936 р. № 1182 було затверджено Положення про ДАІ ГУРСМ НКВС СРСР. Відповідно до цього Положення ДАІ було надано такі права: припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів і мотоциклів; порушувати перед кваліфікаційною комісією питання про позбавлення водіїв права керувати транспортними засобами за систематичне грубе порушення правил руху; накладати на осіб, винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті правил і норм, грошові штрафи².

Важливу роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху відігравали пости автодорожнього нагляду, що були створені в складі ДАІ Управління робітничо-селянської міліції у 1938 році. Ці пости склалися не менше ніж із двох працівників Державної інспекції, що пересувались на автотранспорті. Вони здійснювали нагляд за дотриманням правил дорожнього руху на найважливіших міжміських та приміських автомагістралях, туристських та курортних дорогах, повинні були виїжджати на ДТП і аварії. Крім цього мали право попереджати водіїв в усній чи письмовій формі, складати протоколи за порушення правил, що безпосередньо не загрожують безпеці руху (неохайний зовнішній вигляд машини, пошкоджений номерний знак, відсутність дорожнього листа); відбирати посвідчення на право керування автомашинами з залишенням талона на руках у водія за грубе порушення правил (перевищення швидкості, їзда на технічно несправній автомашині, перевезення людей на необладнаній вантажівці тощо); усувати водіїв від керування автомобілем

¹ Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ століття (історико-правове дослідження) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – с. 147.

² Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 132-133.

у разі виявлення за кермом без водійських посвідчень чи в нетверезому стані; знімати з автомашини державні номерні знаки, якщо машина за технічним станом загрожує безпеці руху¹.

Після створення зазначених постів, з метою активізації протидії правопорушникам у 1940 році в Москві було запроваджено нову форму адміністративного стягнення – штраф на місці. Крім того, постановою РНК УРСР від 6 червня 1940 року № 819 було затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР. Чинність зазначених Правил поширювалась на всі неміські шляхи загального користування й на будь-якого роду та типу автомобільні перевізні засоби (легкові, вантажні та спеціальні автомобілі, автобуси тощо). Винні в порушенні розглянутих правил, якщо їхні дії не підпадали під силу норм кримінального законодавства, підлягали штрафу в розмірі 100 руб., що накладався ДАІ або органами робітничо-селянської міліції².

Таким чином, із запровадженням штрафу на місці й ухваленням у 1940 році Правил руху й користування автогужовими шляхами УРСР розпочався наступний, *третій етап радянського періоду* історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

У повоєнні роки автомобільний транспорт у країні поступово відроджувався. Так, автомобільний парк народного господарства УРСР на 1 липня 1943 р. налічував 506 одиниць техніки, з них 454 машини й 52 мотоцикли³. З огляду на це автомобільний парк країни знову набув тенденції до стрімкого зростання, але технічний стан більшості автомобілів був незадовільним, кваліфікація водіїв низькою, на дорогах

¹ Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – с. 182-183.

² Центральний державний архів вищих органів влади та управління України
Ф. 2 Рада Народних Комісарів Української РСР. 1918–1996 рр.
оп. 7.

Спр. 212. Постанови Ради Народних Комісарів УРСР Оригінали №813-841. червень 1940 р, 179 арк.

³ Адміністративний кодекс УСРР : станом на 1 листопада 1934 р. – К. : Вид-во ВУЦВК «Радянське будівництво і право», 1934. – с. 327.

постійно траплялися порушення правил руху водіями автомобільного транспорту, що нерідко призводило до дорожньо-транспортних пригод.

Адміністративна відповідальність була дієвим засобом протидії цим порушенням, а також і пасажирам – порушникам. Так, постановою Ради Міністрів УРСР № 511 від 17 квітня 1947 року було затверджено єдині тарифи на пасажирські автобусні перевезення на території УРСР, а також визначено відповідальність у вигляді штрафу за безквитковий проїзд, перевезення вантажу без попередньої оплати тощо. Крім того, було встановлено відповідальність за перевезення в автобусах та здавання у вантаж або в камеру схову вибухових, легкозапальних речовин, а також відповідальність за запізнення доставки вантажу¹.

У Постанові Ради Міністрів УРСР від 8 квітня 1953 року № 766 “Про заходи щодо боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті” було зазначено, що останнім часом в УРСР недопустимо зростає кількість автомобільних пригод і катастроф, що призвело до великої кількості смертельних випадків, каліцтва людей і пошкодження автотранспортних засобів².

Відповідно до Положення про порядок користування автомобільними дорогами, затвердженого постановою Ради Міністрів РРФСР від 9 червня 1959 року № 930, на автомобільних шляхах було заборонено: проїзд транспортних засобів, загальна висота котрих з вантажем перевищувала вказані на шляхово-сигнальних знаках габарити; провіз вантажів, що виступають за габарити транспортного засобу, встановлені стандартом або технічними умовами, а також вантажів, що виступають за задній борт більш ніж на 2 м, або тих, що волочаться по дорозі; проїзд усіх видів транспортних засобів з навантаженням на вісь, що

¹ Збірник Постанов і розпоряджень Уряду Української радянської соціалістичної республіки. – 1947. – № 8. – Ст. 43. – с. 15.

² Центральний державний архів вищих органів влади та управління України
Ф. 2 Рада Народних Комісарів Української РСР. 1918–1996 рр.
оп. 8.

Спр. 8376. Матеріали про хід виконання постанов Ради Міністрів Української РСР щодо організації автомобільного пасажирського сполучення на автомобільних шляхах, поліпшення технічного обслуговування станцій та експлуатації автомобілів у колгоспах, боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті. 11 березня 1953 р. – 9 листопада 1953 р., 178 арк.

перевищує норми, встановлені ДСТ або вказані на шляхово-сигнальних знаках. За порушення зазначених, а також інших вимог цього Положення на осіб, що користуються шляхами, накладали штрафи, залежно від характеру порушення в порядку і розмірах, передбачених у пп. 11 та 12 Правил охорони автомобільних доріг та дорожніх споруд¹. Зокрема, якщо ці порушення не потягли настання тяжких наслідків, за них накладали штраф розміром 20 руб., якщо порушення вчинено навмисно, та розміром 10 руб. у разі вчинення правопорушення з необережності².

Ухвалення Президією Верховної Ради СРСР 21 червня 1961 року Указу “Про подальше обмеження застосування штрафів, що накладаються в адміністративному порядку” стало початком *четвертого етапу радянського періоду* історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Зазначений указ набрав чинності 1 січня 1962 року та істотно вплинув на розвиток інституту адміністративної відповідальності. На підставі цього указу штрафи у вигляді адміністративного стягнення встановлювалися законами союзних республік, указами Президій Верховної Ради союзних республік і постановами Рад Міністрів союзних республік відповідно до законодавства СРСР за порушення правил забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту й інших правил, установлення яких віднесено до спільного відання СРСР та союзних республік. Було закріплено, що за проступки, які тягли за собою накладання штрафу в адміністративному порядку, військовослужбовці, а також особи рядового й начальницького складу органів МВС несли відповідальність відповідно до дисциплінарного статуту. Розмір штрафу, що накладався в адміністративному порядку на громадян, не міг перевищувати 10 крб., а на посадових осіб – 50 крб.

Законами РСР та законами союзних республік, указами Президій Верховної Ради союзних республік у разі особливої потреби було

¹ Столбов Б. А. Сборник законодательства и иных нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Ю. С. Суетенков, А. Г. Зимица. – М. : Юрид. лит., 1978. – с. 79-80.

² Там само. – с. 83-84.

передбачено посилення відповідальності за певні види порушень у вигляді збільшення розміру штрафу, який накладався на громадян, до 50 крб. і на посадових осіб – до 100 крб. Правом накладати в адміністративному порядку штрафи за порушення правил забезпечення безпеки руху транспорту було наділено органи міліції. Органи й посадові особи, управлені накладати на громадян такі штрафи, мали право замість цього зробити зауваження або передати стосовно них матеріали у товариський суд або громадську організацію за місцем роботи або мешкання для застосування заходів громадського впливу. Було заборонено замінювати штраф, у разі його несплати, виправними роботами¹.

Переліком порушень правил дорожнього руху вулицями й дорогами Союзу РСР, що передбачали накладання штрафів в адміністративному порядку, затвердженим постановою Ради Міністрів СРСР від 30 вересня 1963 р. № 1022, було встановлено відповідальність за порушення правил перевезення людей на вантажних автомобілях у вигляді штрафу розміром до 10 крб.²

Відповідно до Типових положень “Про державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку союзних республік”, затверджених постановою Ради Міністрів СРСР від 30 вересня 1963 року № 1022, на ДАІ, що входила до складу органів міліції Міністерства охорони громадського порядку союзних республік, були покладені не тільки обов’язки щодо забезпечення безпеки руху транспорту й пішоходів на вулицях і шляхах, та сприяння поліпшенню технічного стану автомототранспорту й ведення його обліку. Положення встановлювало, що державні автомобільні інспектори, а також інспектори дорожнього нагляду мали, серед інших прав, право зупиняти транспортні засоби, накладати на порушників у передбачених законом випадках адміністративні стягнення. За порушення правил, що забезпечують безпеку

¹ Столбов Б. А. Сборник законодательства и иных нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Ю. С. Суетенков, А. Г. Зими́на. – М. : Юрид. лит., 1978. – с. 8-13.

² Столбов Б. А. Сборник законодательных и нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Н. Д. Корешков, А. Г. Зими́на. – М. : Правда, 1972. – с. 103.

дорожнього руху автотранспорту й міського електротранспорту, і правил користування цими видами транспорту у випадках, передбачених законодавством СРСР і союзних республік, працівники ДАІ, виконуючи службові обов'язки, мали право накладати в адміністративному порядку штрафи¹.

Наступним нормативно-правовим актом був Указ Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 року “Про посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху по вулицях міст, населених пунктів і шляхах та правил користування транспортними засобами”, згідно з яким було посилено адміністративну відповідальність за порушення правил руху вулицями міст, населених пунктів і дорогами, а також правил користування транспортними засобами. Так, п. 4 указу передбачав адміністративну відповідальність за використання транспортних засобів для власного зиску у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на термін до одного року чи штрафу в розмірі до 30 руб.²

Також 27 червня 1969 року постановою Ради Міністрів УРСР був затверджений Статут автомобільного транспорту Української РСР № 401, яким було визначено права, обов'язки та відповідальність виробничих об'єднань автомобільного транспорту, автотранспортних та транспортно-експедиційних підприємств і організацій, розташованих на території УРСР, незалежно від їх відомчої підпорядкованості, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користувалися автомобільним транспортом³.

Наступним кроком було прийняття вперше в історії загальносоюзного законодавства 13 жовтня 1980 року Основ законодавства

¹ Столбов Б. А. Сборник законодательных и нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Н. Д. Корешков, А. Г. Зимица. – М. : Правда, 1972. – с. 74-77.

² Сборник законов Украинской ССР и указов Президиума Верховного Совета Украинской ССР: 1938-1979 : в 2 т. / под ред. Я. Я. Колотухина, Ф. Г. Бурчака. – К. : Политиздат Украины, 1980. – Т. 2: I-VIII. – 1980. – с. 595.

³ Статут автомобільного транспорту Української РСР, затверджений постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=401-69-%EF>

Союзу РСР і союзних республік про адміністративні правопорушення. Цей нормативно-правовий акт був розроблений з урахуванням досвіду правового регулювання адміністративної відповідальності, примноженого протягом усього радянського періоду¹.

Вперше в радянському та українському законодавстві було сформульовано положення про адміністративну відповідальність та наведено поняття адміністративного правопорушення (проступку), під яким розумілася протиправна, винна (навмисна або необережна) дія (бездіяльність), що посягає на державний або громадський порядок, соціалістичну власність, права та свободи громадян або встановлений порядок управління, за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність. Також було визначено коло органів та осіб, уповноважених накладати адміністративні стягнення, порядок розгляду та вирішення адміністративних справ.

Після ухвалення Основ законодавства Союзу РСР та союзних республік про адміністративні правопорушення в усіх союзних республіках, серед інших і в УРСР, почали працювати над кодифікацією законодавства про адміністративну відповідальність².

Тривалий час країна не мала єдиного адміністративного законодавства, що встановлювала відповідальність учасників дорожнього руху. Тільки 15 травня 1983 року Президія Верховної Ради СРСР ухвалила Указ “Про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху”, котрим з 1 вересня 1983 року було встановлено єдину адміністративну відповідальність на всій території союзу³.

Саме в цей період 7 грудня 1984 року постановою Верховної Ради УРСР № 8074 було ухвалено Кодекс Української РСР про адміністративні правопорушення⁴, який розпочав останній, *п'ятий етап радянського*

¹ Літошенко О. С. Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Літошенко Олена Святославівна. – К., 2004. – с. 35.

² Там само. – с. 36.

³ Жулев В. И. Транспортные преступления / Виктор Иванович Жулев. – М. : Спартак, 2001. – с. 7.

⁴ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

періоду історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Кодекс став єдиним кодифікованим законодавчим актом у галузі адміністративного права, норми якого були спрямовані на врегулювання деліктних відносин, ставши основним нормативно-правовим документом, що встановлював адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Нарешті, ухвалення 30 червня 1993 року (вже в незалежній Україні) Закону “Про дорожній рух”¹ закінчило один з найбільших та найважливіших періодів розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а саме радянський період, який ми розокремили на п’ять основних етапів (перший – 1924-1930 рр., другий – 1930-1940 рр., третій – 1940-1961 рр., четвертий – 1961-1984 рр., п’ятий – 1984-1993 рр.). Це, у свою чергу, розпочало *перший етап сучасного періоду* розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у зазначеній сфері.

У Законі “Про дорожній рух”, було передбачено, що юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів і стандартів, несуть відповідальність згідно з законодавством України, зокрема й адміністративну.

Безперечно, головною подією зазначеного етапу є прийняття у 1996 році основного Закону – Конституції України², що закріпила права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови користування вулично-шляховою мережею, за порушення яких передбачається юридична відповідальність, різновидом якої є й адміністративна.

Цей етап також охарактеризувався ухваленням низки нормативно-правових актів, які безпосередньо не встановлюють адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, але

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

² Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254 к 196 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

прямо вказують, що за їх порушення настає відповідальність згідно з законодавством, а також деякими змінами, що вносились до КУпАП.

Так, у 1997 році було ухвалено: Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою КМ України від 18 лютого 1997 року № 176, за невиконання яких замовники перевезень, перевізники, автостанції, персонал автомобільного транспорту й пасажирів повинні нести відповідальність згідно з законом¹; Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року, де було встановлено права, обов'язки й відповідальність власників автомобільного транспорту²; Положення про Державтоінспекцію МВС України, затверджене постановою КМ України від 14 квітня 1997 року³.

У 2000 році були прийняті два Закони України, які також мають безпосередньо відношення до адміністративної відповідальності за правопорушення у досліджуваній сфері. Зокрема, Закон України “Про внесення змін до КУпАП” від 5 жовтня 2000 року № 2029-III (до кодексу було додано статтю 133-1 “Порушення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту”, яка містила 6 частин, що передбачали адміністративну відповідальність)⁴ та Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів” від 6 квітня 2000 року, за порушення норм якого також встановлювалася відповідальність⁵.

Не менш важливим є прийняття Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 року, які були замінені новою редакцією, згідно із постановою

¹ Про затвердження правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8, т. 2. – С. 142.

² Про затвердження правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 8. – С. 283.

³ Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – С. 52.

⁴ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення : Закон України від 05 жовтня 2000 р. // Офіційний вісник України. – 2000. – № 44. – Ст. 1885.

⁵ Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року „Про Правила дорожнього руху”¹, якими було визначено, що правопорушники несуть відповідальність згідно з законодавством, тобто з КУпАП. Саме ця подія, на наш погляд, розпочала *другий етап сучасного періоду* розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у досліджуваній сфері безпеки дорожнього руху

Крім цього, зазначений етап охарактеризувався прийняттям двох редакцій Закону України „Про автомобільний транспорт” від 5 квітня 2001 року² та від 23 лютого 2006 року³, який визначав загальні засади організації та діяльності автомобільного транспорту, регулювання відносин між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, їх прав, взаємних обов’язків та відповідальності тощо.

Наступним кроком зазначеного етапу було прийняття Закону України „Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення Правил дорожнього руху” від 5 квітня 2001 року⁴. Як зазначає О. П. Карфідов, „...його прийняття є однією з причин погіршення стану безпеки дорожнього руху в Україні, оскільки це призвело до позбавлення Державтоінспекції прав щодо контролю за безпекою дорожнього руху, тобто до передачі судам повноважень щодо ухвалення рішень за вісьмома статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення за найбільш поширені порушення Правил дорожнього руху, неможливості вилучати посвідчення водія, номерні знаки, усувати водіїв від керування транспортними

¹ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

² Про автомобільний транспорт : закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 105.

³ Про внесення змін до Закону України „Про автомобільний транспорт” : закон України від 23 лютого 2006 № 3492-IV // Відомості Верховної Ради. – 2006. – № 32. – Ст. 273.

⁴ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху : закон України від 5 квітня 2001 року № 2350-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 107.

засобами, якщо ці особи перебувають у стані сп'яніння, з поставленням транспортного засобу на штраф майданчик тощо”¹.

Зазначені зміни свідчили про те, що деякі норми не виконувалися взагалі. Причина полягала у тому, що працівники суду не могли викликати водіїв транспортних засобів до відповідного органу для вжиття заходів адміністративного впливу та ухвалюють рішення без присутності порушника. Водій, який був позбавлений права керування транспортним засобом за рішенням суду, керував й далі особистим автомобілем, тому що посвідчення водія знаходилося у нього. При цьому водій не знав про рішення суду, згідно з яким його позбавлено права керування транспортним засобом, оскільки вилучення посвідчення водія та передача його до відповідного органу не здійснювалася з 5 квітня 2001 року².

Зміни у Кодексі України про адміністративні правопорушення призвели до того, що працівники Державтоінспекції у разі виявлення водіїв, які перебувають у стані сп'яніння, не мають права усувати їх від керування транспортними засобами з поставленням і зберіганням на платній стоянці або у відповідному органі, що негативно позначається на безпеці дорожнього руху. Як свідчить практика, такі водії є потенційними порушниками Правил дорожнього руху. Вони спричиняють аварійні ситуації, результатом яких є дорожньо-транспортні пригоди³.

Враховуючи те, що наявні штрафи були дуже незначними і зовсім не впливали на покращання дисципліни водіїв, постала необхідність посилення заходів адміністративного впливу за порушення Правил дорожнього руху. Тому, для покращення стану справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, 24 вересня 2008 року був прийнятий Закон України № 586-VI “Про внесення змін до деяких законодавчих актів

¹ Карфідов О.П. Шляхи розв'язання суперечностей нормативних документів у сфері безпеки дорожнього руху / О.П. Карфідов // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. пр. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС. – 2007. – № 2. – с. 99-100.

² Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. — с. 203.

³ Карфідов О.П. Шляхи розв'язання суперечностей нормативних документів у сфері безпеки дорожнього руху / О.П. Карфідов // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. пр. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС. – 2007. – № 2. – с. 100-101.

України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”¹. Це, в свою чергу, стало закінченням другого та початком *третього етапу сучасного періоду* розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, який триває до теперішнього часу.

Згідно із зазначеним Законом: зросли штрафні санкції за порушення правил дорожнього руху (у середньому вп’ятеро); були внесені зміни до чинного законодавства (зокрема, до КУпАП, Кримінального та Бюджетного кодексів, а також до законів України “Про дорожній рух”, “Про автомобільний транспорт”, “Про міліцію” тощо); з початку 2009 року розпочалося запровадження справляння подвійної ставки штрафу за порушення ПДР у разі його несплати у встановлений термін.

Таким чином, останнім четвертим періодом історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід вважати так званий *сучасний період*, який необхідно розокремити на три етапи: перший – 1993-2001 рр., другий – 2001-2008 рр. та третій – з 2008 р. – дотепер.

Отже, на підставі вищезазначеного можна зробити висновок, що інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху пройшов чотири історичні періоди, а саме:

- 1) імперський (кінець XIX – початок XX століття);
- 2) революційний (перехідний) (1917-1924 рр.);
- 3) радянський, розокремлений на п’ять етапів:
 - перший – 1924-1930 рр.;
 - другий – 1930-1940 рр.;
 - третій – 1940-1961 рр.;
 - четвертий – 1961-1984 рр.;
 - п’ятий – 1984-1993рр.;

¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 79. – Ст. 2652.

4) сучасний, розокремлений на три етапи:

- перший – 1993-2001 рр.;
- другий – 2001-2008 рр.;
- третій – з 2008 р. – дотепер.

Визначивши генезис адміністративної відповідальності у досліджуваній сфері перейдемо безпосередньо до розгляду та встановлення її змісту та сутності, визначив при цьому місце та роль адміністративної відповідальності у забезпеченні безпеки дорожнього руху та фактори, що обумовлюють її встановлення.

Адміністративна відповідальність є важливим інструментом державного управління. Це пов'язано, насамперед, з широкою сферою її застосовування. Проблема адміністративної відповідальності в юридичній науці на сьогоднішній час приділяється достатньо уваги. Однак єдиний підхід до її визначення в юридичній літературі досі відсутній. Тому поняття адміністративної відповідальності та її зміст залишається одним із найбільш суперечливих питань вітчизняної адміністративно-правової науки.

Наукові дослідження цьому питанню присвятили багато видатних вітчизняних вчених-адміністративістів. Зокрема, В. Б. Авер'янов¹, О. Ф. Андрійко², О. М. Бандурка³, Ю. П. Битяк⁴, Л. Р. Біла⁵, А. С. Васильєв⁶, І. П. Голосніченко⁷, Є. В. Додін⁸, В. В. Зуй⁹,

¹ Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : у 2 т: Том 1: Загальна частина / [ред. колегія : В. Б. Авер'янов (голова)]. — К. : Юридична думка, 2004. — 584 с.

² Державне управління в Україні : навч. посіб. / [В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, І. П. Голосніченко та ін.] ; за заг.-ред. В. Б. Авер'янова. — К. : Юрінком-Інтер, 1999. — 266 с.

³ Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. — Харьков : изд-во НУВД, 2001. — 352 с.

⁴ Адміністративне право України : [підручник для юрид. вузів і факультетів / Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гарашук, В. В. Зуй та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. — Харків : Право. — 2000. — 520 с.

⁵ Ківалов С. В. Адміністративне право України : навч.-метод. посіб. / С. В. Ківалов, Л. Р. Біла. — [2-ге вид., перероб. і доп.]. — Одеса : Юрид. літ., 2002. — 312 с.

⁶ Кодекс України про адміністративні правопорушення : наук.-практ. коментар / за заг.ред. А. С. Васильєва, О. І. Миколенка. — Х. : Одиссей, 2010. — 1024 с.

⁷ Державне управління в Україні : навч. посіб. / [В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, І. П. Голосніченко та ін.] ; за заг.-ред. В. Б. Авер'янова. — К. : Юрінком-Інтер, 1999. — 266 с.

⁸ Додін Є. В. Гарантії законності адміністративної відповідальності / Євгеній Васильович Додін. — К. : Знання, 1976. — 48 с.

⁹ Битяк Ю. П. Административное право Украины (Общая часть) : учебное пособие / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй. — Х. : ООО „Одиссей”, 1999. — 224 с.

Р. А. Калюжний¹, С. В. Ківалов², Т. О. Коломоєць³, В. К. Колпаков⁴, А. Т. Комзюк⁵, О. В. Кузьменко⁶, Д. М. Лук'янець⁷, М. М. Тищенко⁸, В. К. Шкарупа⁹, О. Н. Ярмиш¹⁰ та багато інших. Крім цього, предметом дослідження питань адміністративної відповідальності були наукові роботи відомих російських учених: Д. Н. Бахраха¹¹, Ю. М. Козлова¹², Л. Л. Попова¹³, М. І. Студенікіної¹⁴ тощо.

У відповідності до тлумачення В. Даля, термін „відповідальність” є похідним від слова „відповідати” (дати відповідь, подати звітку, відгукнутися, заперечити, відповісти) і означає „обов'язкову поруку під страхом відповіді, стягнення”¹⁵. У суспільних науках, як правило, йдеться про соціальну відповідальність, зміст якої, окрім правосвідомості, формує й інші сфери суспільної свідомості. В її основі лежать не тільки суспільно шкідливі, але й суспільно нейтральні та суспільно корисні вчинки¹⁶.

¹ Забарний Г. Г. Адміністративне право України / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – К. : Вид. Паливода А. В., 2001. – 194 с.

² Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. С. В. Ківалова. – Одеса : Юрид. літ., 2003. – 896 с.

³ Адміністративне право України : навч. посіб. / за заг. ред. Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевської. – К. : Істина, 2008. – 216 с.

⁴ Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 256 с.

⁵ Адміністративна відповідальність в Україні : [навч. посібник] / за заг. ред. А. Т. Комзюка. – Харків : Право, 1998. – 78 с.

⁶ Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підруч. для юрид. вузів і фак.] / В. Колпаков, О. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

⁷ Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія / Дмитро Миколайович Лук'янець. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. – 220 с.

⁸ Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. – Харьков : изд-во НУВД, 2001. – 352 с.

⁹ Адміністративне право України : посіб. для підготов. до іспитів / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – Ірпінь : Вид. Паливода А. В., 2001. – 194 с.

¹⁰ Ярмыш А. Н. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения / А. Н. Ярмыш // Эффективность инвестиций в безопасность дорожного движения : материалы круглого стола [Второй международный конгресс „Безопасность на дорогах ради безопасности жизни”], (г. Санкт-Петербург, 16–18 сентября 2008 г.). – СПб. : Мин-во транспорта Российской Федерации, 2008. – С. 31-40.

¹¹ Бахрах Д. Н. Административное право России : [учебник для вузов / Д. Н. Бахрах. - М. : НОРМА, 2000. – 640 с.

¹² Административное право : учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. – М. : Юристь, 1999. – 728 с.

¹³ Административное право и административная деятельность органов внутренних дел : учеб. для слушателей Акад. М-ва внутренних дел СССР / под ред. Л. Л. Попова. – М. : Акад. МВД СССР, 1990. – 222 с.

¹⁴ Советское административное право / под ред. В. И. Поповой и М. С. Студеникиной. – М. : Юрид. лит., 1988. – 320 с.

¹⁵ Даль В. И. Толковый словарь русского языка.- М., 2000.— С. 442; Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. - М., 1994. – 459 с.

¹⁶ Мальцев В. В. Социальная ответственность личности, уголовное право и уголовная ответственность // Правоведение. — 2000. — № 6. – 459 с.

Поняття „адміністративна відповідальність” найчастіше визначається через поняття юридичної відповідальності. Під юридичною відповідальністю, як різновиду соціальної, деякі автори розуміють обов’язок відповідати (або усвідомлювати свої протиправні дії)¹, інші – реалізацію санкції правової норми², треті – різновид обов’язку, що носить збитковий, небажаний характер для суб’єкта, на котрого вона покладається³.

Досліджуючи поняття юридичної відповідальності, Д. М. Лук’янець зазначає, що “це регламентована правовими нормами реакція з боку уповноважених суб’єктів на діяння фізичних або юридичних осіб (колективних суб’єктів), що полягають у в недотриманні встановлених законом заборон, невиконанні встановлених законом обов’язків, порушенні цивільно-правових зобов’язань, нанесенні шкоди або завданні збитків і виражена в застосуванні до осіб, які вчинили такі діяння, засобів впливу, що тягнуть за собою обмеження особистого, майнового або організаційного характеру”⁴.

О. Ф. Скакун, у свою чергу, під юридичною відповідальністю розуміє “передбачені законом вид і міра державно-владного (примусового) зазнання особою втрат благ особистого, організаційного і майнового характеру за вчинене правопорушення”⁵. Цікавою є думка С. Н. Братуся, який зазначає, що юридична відповідальність це теж саме, що і обов’язок, але примусово виконуваний, якщо особа (громадянин або організація), на яку цей обов’язок покладений, не виконує його добровільно⁶.

Таким чином, до числа основних ознак юридичної відповідальності відносять те, що вона завжди є заходом державного примусу. Наступною

¹ Тархов В. А. Понятие юридической ответственности. – 1973. № 2. – С. 35.

² Лейст О. Э. Санкции в советском праве. - М., 1962. – с. 94.

³ Черданцев А. Ф., Кожевников С. П. О понятии и содержании юридической ответственности // Правоведение. – 1975. – № 5. – с. 41.

⁴ Лук’янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія / Дмитро Миколайович Лук’янець. – К : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. – с. 15.

⁵ Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник / О.Ф. Скакун ; пер. з рос. – Х. : Консум, 2001. – с. 431.

⁶ Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность / С. Н. Братусь. – М. : Городец. издат., 2001. – с. 24.

ознакою юридичної відповідальності, яка має суттєве значення при відмежуванні відповідальності від інших форм правового примусу, є те, що вона є негативною реакцією (санкцією) на винне порушення особою правових приписів.

Юридична відповідальність реалізується шляхом певних нормативних приписів, які регулюють систему актів-виконання і застосування заходів відповідальності. Також вона завжди пов'язана із засудженням правопорушника та його діяння, що надзвичайно важливо для пізнання сутності будь-якої юридичної відповідальності. Крім цього, особливістю юридичної відповідальності є те, що вона настає в результаті порушення правових норм.

Таким чином, юридична відповідальність як певне соціальне явище можлива тільки за умов регулювання поведінки людей за допомогою встановлених державою правових норм. Найбільш вагомим ознакою юридичної відповідальності є те, що вона тягне за собою негативні юридичні наслідки для правопорушника, покладає на нього кару, покарання.

Отже, можна зробити висновок, що юридична відповідальність базується на державному примусі, яке настає у випадку вчинення правопорушення і проявляється в негативних наслідках для правопорушника.

Одним із видів юридичної відповідальності є власне адміністративна відповідальність. Тому, на нашу думку, під час розкриття поняття та сутності адміністративної відповідальності слід враховувати загальні ознаки та особливості юридичної відповідальності.

Крім того, що поняттю “адміністративна відповідальність” як виду юридичної відповідальності, властиві її загальні ознаки, вона має також свої специфічні особливості, що дозволяють відокремити адміністративну

відповідальність від інших видів відповідальності (кримінальної, дисциплінарної, цивільної)¹.

Зазначимо, що відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є одним із складних об'єктів правового регулювання в інституті адміністративної відповідальності. Проте у чинному законодавстві досі відсутнє її загальне поняття. Так, у ст.23 КУпАП зазначається, що мірою адміністративної відповідальності є адміністративне стягнення, застосовуване з метою перевиховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, і запобігання вчиненню правопорушень².

Слід наголосити, що у зв'язку з відсутністю нормативного закріплення на законодавчому рівні зазначеного поняття, одностайної думки щодо його визначення серед правників немає.

І. О. Галаган зазначає, що “адміністративна відповідальність – переважно процесуальне створення. Ця процедура проста, економічна і оперативна. Дуже важливо, щоб діяльність органів це застосування у встановленому порядку уповноваженими на те органами і посадовими особами адміністративних стягнень, закріплених санкціями адміністративно-правових норм, до винних у вчиненні адміністративних проступків, що містять державне і суспільне їх засудження, осуд їх особистості й протиправного діяння, що виражається в негативних для них наслідках, які вони зобов'язані виконати і які мають на меті їх покарання, виправлення і перевиховання, а також охорону суспільних відносин у сфері державного управління”³.

О. М. Якуба стверджує, що адміністративна відповідальність це вид правової відповідальності, який виражений у застосуванні до винного

¹ Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : [учеб. пособ., издательство второе, дополненное] / А. И. Миколенко. – Х. : Одиссей, 2006. – с. 14.

² Кодекс Украины об административных правонарушениях : [научно-практический комментарий] / [под общ. ред. А. С. Васильева]. – [3-е вид.]. – Х. : ООО “Одиссей”, 2002. – с. 78.

³ Галаган И. А. Административная ответственность в СССР / И. А. Галаган. – Воронеж : ВГУ, 1970. – с. 17.

заходів адміністративного стягнення¹, а Д. М. Бахрах, у свою чергу, розглядає адміністративну відповідальність як обов'язок понести обтяжливі наслідки особистого, майнового та іншого характеру особою, яка вчинила правопорушення, передбачене нормою адміністративного права².

Українські вчені Ю. П. Битяк, В. В. Зуй³, так само як і російські Ю. М. Козлов, Л. Л. Попова⁴ адміністративну відповідальність розуміють як реагування уповноваженого органу державного управління на адміністративне правопорушення і виражається в застосуванні адміністративного стягнення до правопорушника.

В. К. Колпаков вважає, що “адміністративна відповідальність – це примусове з додержанням установленної процедури застосування правомочним суб'єктом передбачених законодавством за вчинення адміністративного проступку заходів впливу, які виконані правопорушником”⁵.

Так, М. С. Студенікіна зазначає: „Під адміністративною відповідальністю найчастіше розуміється застосування ... частини заходів адміністративного примусу, а саме – адміністративних стягнень”⁶.

На думку Л. Л. Попова, адміністративна відповідальність – це реалізація адміністративно-правових санкцій, застосування уповноваженим органом або посадовою особою адміністративних стягнень до громадян та юридичних осіб, що вчинили правопорушення⁷.

І. П. Голосніченко вважає, що адміністративна відповідальність – це різновид юридичної відповідальності, що являє собою сукупність

¹ Якуба О. М. Административная ответственность / О. М. Якуба. – М. : Юрид. лит., 1972. – с. 80.

² Бахрах Д. Н. Административное право России : [учебник для вузов / Д. Н. Бахрах. - М. : НОРМА, 2000. – с. 61.

³ Битяк Ю. П. Административное право Украины (Общая часть) : учебное пособие / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй. – Х.: ООО „Одиссей”, 1999. – 224 с.

⁴ Административное право : учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. – М. : Юристъ, 1999. – 728 с.

⁵ Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – с. 290.

⁶ Советское административное право / под ред. В. И. Поповой и М. С. Студеникиной. – М. : Юрид. лит., 1988. – с. 88.

⁷ Административное право : учебник / под ред. Л. Л. Попова. – М. : Юристъ, 2002. – с. 335-336.

адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень¹.

Є. В. Додін висловлює погляд, згідно з яким адміністративна відповідальність – це визначення повноважними державними органами через застосування адміністративно-примусових заходів обмежень майнових, а також особистих благ та інтересів за здійснення адміністративних правопорушень².

Отже, можна зазначити, що адміністративна відповідальність є видом юридичної відповідальності, якій притаманні ознаки останньої, а також адміністративна відповідальність має ознаки, які властиві тільки їй.

Аналіз зазначених визначень, дає підстави виділити наступні ознаки адміністративної відповідальності: по-перше, її підставою є вчинення адміністративного правопорушення; по-друге, до неї можуть притягати лише ті органи, яким таке право надано законодавством; по-третє, вона полягає в застосуванні до винних осіб адміністративних стягнень; по-четверте, нормами вітчизняного адміністративного права передбачений особливий порядок притягнення до адміністративної відповідальності.

Таким чином можна визначити, що адміністративна відповідальність це різновид юридичної відповідальності, що полягає в застосуванні до винних осіб адміністративних стягнень, що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства.

Указане впливає на спроби однозначного закріплення поняття адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки

¹ Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : у 2 т: Том 1: Загальна частина / [ред. колегія : В. Б. Авер'янов (голова)]. — К. : Юридична думка, 2004. — с. 430-432.

² Державне управління : теорія і практика / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. — К. : Юринком Інтер, 1998. — с. 265-274.

дорожнього руху. Перераховані ознаки адміністративної відповідальності повною мірою характерні також й для адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Тому, з урахуванням вищевикладеного, адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху можна визначити як застосування до осіб, котрі вчинили адміністративні проступки (порушення норм законодавства про дорожній рух), адміністративних стягнень, що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства.

Сутність адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху полягає у застосуванні судами, суддями та посадовими особами до водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також до посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг, споруд, адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права.

Забезпечення безпеки дорожнього руху тільки профілактичними заходами є недостатньо дієвим, особливо з урахуванням правової культури суспільства в сучасних умовах. Адміністративно-правові норми були та залишаються найбільш дієвим заходом впливу на учасників дорожнього руху, але необхідною умовою ефективної дії правових норм є дотримання принципів справедливості, співвідносності вчиненого порушення та призначеного стягнення.

Якщо ж говорити про соціальне призначення адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, то тут можна побачити двоєдине значення. З одного боку, ця відповідальність як один із найважливіших методів державної діяльності забезпечує належне виконання завдань та функцій держави, надійну охорону відповідних суспільних відносин. З іншого – реалізація її заходів повинна ґрунтуватися на

якнайсуворішому додержанні принципів гуманізму, соціальної справедливості, законності тощо. Тому можна з впевненістю стверджувати, що місце та роль адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху в системі адміністративно-правового регулювання має одне з найсуттєвіших значень для правозастосовної практики.

На нашу думку, адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є одним з важливих адміністративно-правових підінститутів, що служить цілям виховання та покарання правопорушників, відновленню правопорядку та попередженню нових правопорушень.

Для того, щоб з впевненістю стверджувати вищезазначену тезу, перш за все, необхідно проаналізувати поняття інституту адміністративної відповідальності. Для цього необхідно з'ясувати зміст інституту адміністративної відповідальності, звернутися до положень теорії держави та права, адміністративно-правової теорії та дослідити такі поняття як “правовий інститут” та “адміністративно-правовий інститут”.

В теорії держави та права під правовим інститутом розуміють таке угруповання норм права певної галузі чи підгалузі, що регулює конкретний вид чи сторону однорідних суспільних відносин¹.

Для науки адміністративного права визначення поняття інституту має бути більш конкретним, оскільки цей цикл наук цікавить юридичне поняття, яке було б наповнене чітким і відповідним змістом. Не можна зупинятися при визначенні інституту тільки певним видом чи стороною однорідних суспільних відносин, які він регулює. Це може призвести до неможливості виявлення в різнобарвній правовій матерії окремого інституту.

Деякі вчені зазначають, що усі інститути адміністративного права мають розподілятися виключно за структурою КУпАП і виключно на

¹ Копейчиков В.В. Загальна теорія держави і права: Навчальний посібник. - К.: "Юрінком", 1997. – с. 171.

інститути Особливої та Загальної частини¹. Однак інститути адміністративного права та інститути адміністративного законодавства навряд чи можна розподіляти тільки на інститути загальної та особливої частин. Прямий приклад цього інститут адміністративної відповідальності в адміністративному праві України, який об'єднує як положення загальної частини, так і положення особливої частини адміністративного права України. Виокремлення підінституту адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху в адміністративному праві України базується на такому теоретичному висновку, що правовий інститут – це заснована на законі сукупність норм, яка повинна забезпечити регулювання в межах предмета даної галузі права, певне, відносно самостійне суспільне відношення, а також, пов'язані з ним, похідні відносини².

Зважаючи на це, можна стверджувати, що підінститут адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху в адміністративному праві – це заснована на чинному законодавстві сукупність адміністративно-правових норм, яка забезпечує регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

Підінститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху регулює репресивний вид адміністративної відповідальності, де стягнення має характер особистого визнання кари, а вольовий вплив спрямовується на волю правопорушника з метою повного психічного зазнання ним кари, подолання певних мотивів, якими зумовлюється ірраціональна поведінка, та стимулювання мотивів, які мають схилити до поведінки, що узгоджується з правовими приписами.

Сучасний розвиток суспільних відносин та його вплив на формування правової платформи, запобігання правопорушенням

¹ Турчин А. Б. Поняття адміністративної відповідальності та проблемні аспекти його врегулювання у період реформених змін у законодавстві України / А.Б. Турчин // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації професійних спілок України Серія: Право та державне управління. – 2011. – №1. – с. 116.

² Тенчов Э.С. Институты права: система и взаимосвязь // Советское государство и право. - 1986. - №8. - с. 62.

визначають актуальність проведення розвідок в царині факторів, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за порушення у будь-якій сфері суспільного життя. Це стосується й дослідження факторів, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Вдосконалення транспортних засобів, розробка нових транспортних технологій, з одного боку, створюють передумови для більш ефективного забезпечення дорожнього руху, а з іншого – появу нових суспільних відносин, посягання на які може становити суспільну небезпеку та вимагати їх адміністративно-правової охорони.

Вчення про фактори, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за певний вид правопорушень, є складовою сучасної теорії адміністративного права – соціальної обумовленості адміністративної відповідальності та застосування адміністративного законодавства. Соціально обумовленим є той закон, який є ефективним, тобто виконує охоронні та попереджувальні завдання, а також досягає цілей застосування адміністративних стягнень. Не є ефективним той закон, який через наявність конструктивних недоліків не застосовується або рідко застосовується до вчинення правопорушень. Науково обґрунтоване визначення кола факторів, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, мають бути максимально спрямовані на дотримання принципів та досягнення цілей адміністративної відповідальності. У протилежному ж випадку – неминуче настання негативних результатів. Якщо ж враховувати стрімкий розвиток суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, то нехтування дослідженням зазначених факторів може призвести до катастрофічних наслідків.

Зважаючи на те, що під фактором прийнято розуміти умову, рушійну силу будь-якого процесу, явища; чинник, то в контексті встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у

сфері безпеки дорожнього руху усі її фактори можна умовно поділити на підстави та умови.

Під підставою прийнято розуміти те головне, на чому базується, ґрунтується що-небудь; те, чим пояснюються, виправдовуються вчинки, поведінка тощо кого-небудь. Зважаючи на це, під підставами встановлення адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху пропонуємо розуміти головні, визначаючі причини встановлення адміністративної відповідальності за певний вид правопорушень.

Умова – це необхідна обставина, яка уможливорює здійснення, створення, утворення чого-небудь або сприяє чомусь; обставина, особливість реальної дійсності, за якої відбувається або здійснюється що-небудь; правило, яке існує або встановлене в тій чи іншій галузі життя, діяльності, яке забезпечує нормальну роботу чого-небудь; правило вимоги, виконання якої забезпечує що-небудь. Під умовами встановлення адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху пропонуємо розуміти обставини, які уможливають прийняття рішення про встановлення адміністративної відповідальності за певний вид правопорушень.

Зважаючи на зазначене вище, вважаємо, що до підстав, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, відносяться соціальні, науково-технічні, економічні, профілактичні, адміністративно-правові, політичні та нормативно-правові підстави. Розглянемо їх більш детально.

Одним з найважливіших засобів для вирішення проблем соціальної обумовленості адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є соціологічні дослідження, в ході яких збираються і використовуються кількісні показники. На їх основі робиться висновок про якісну, змістовну сторону явищ. Задача при цьому зводиться насамперед до того, щоб здійснити обґрунтований вибір тих соціальних процесів, фактів, норм і відносин, які можна санкціонувати юридичним

законом. Якщо спробувати в найзагальнішій формі виразити ті положення, які пов'язані зі встановленням на основі соціологічного аналізу передумов і чинників для ухвалення рішення про введення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, то, гадаємо, необхідно вирішити комплекс задач. До нього входить:

- а) вивчення поширеності конкретних діянь і оцінка типовості;
- б) встановлення динаміки здійснення вказаних діянь з урахуванням причин і умов, що їх породжують;
- в) визначення заподіюваного такими діяннями матеріального і морального збитку;
- г) визначення ступеня ефективності заходів профілактики, що застосовувалися, з вказаними діяннями як за допомогою права, так і за допомогою інших форм;
- г) встановлення найтипівіших і небезпечних об'єктивних і суб'єктивних ознак діянь;
- д) оцінка можливості правового визначення ознак того або іншого діяння як елементів складу правопорушення;
- е) встановлення загальних особових ознак суб'єктів діянь;
- ж) визначення соціально-психологічних установок народу в питаннях оцінки діяння;
- з) виявлення громадської думки різних соціальних груп.

Крім того, зміна суспільної шкідливості цілої групи правопорушень чи окремого правопорушення; поява нових, зміна існуючих суспільних відносин; поява нових видів суспільно шкідливих діянь, які посягають на безпеку дорожнього руху; відносна розповсюдженість посягань на безпеку дорожнього руху, їх типовість та можливість впливу на них адміністративно-правовими засобами; несприятливий стан та динаміка транспортних правопорушень у країні; наявність системи соціального контролю, яка дозволяє виявляти факти порушень правил безпеки дорожнього руху тощо – все це дає можливість виділити *соціальні підстави*, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Розвиток техніки і, зокрема транспорту, на сучасному етапі йде “семимильними” кроками. Постійно зростають швидкість, потужність транспортних засобів, що, в свою чергу, викликає необхідність

підвищеного контролю людини за своїми діями в процесі поведінки з транспортними засобами.

Проте розвиток техніки обумовлює зростання кількості вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Зрозуміло, що держава має можливість впливати адміністративно-правовими засобами на правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки такі об'єктивні ознаки такого посягання, як сам факт порушення вчинення зазначених посягань, його наслідки достатньо просто фіксуються наявними у розпорядженні правоохоронних органів засобами (технічними, медичними тощо) і, відповідно, виявляються і доказуються.

Наведені факти свідчать, що з розвитком та вдосконаленням транспортних засобів зростало й усвідомлення тієї суспільної небезпеки, яку вони несуть під час їх використання. Це усвідомлення втілювалось у прийнятті нормативних актів, які, по-перше, встановлювали правила експлуатації та руху транспортних засобів і, по-друге, встановлювали відповідальність за порушення зазначених правил.

Таким чином, рівень наукового забезпечення безпеки експлуатації транспортних засобів, виникнення нових видів транспорту, стан розробленості технічних засобів регулювання дорожнього руху, розвиток суспільних відносин у сфері використання нових видів транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки свідчать про **науково-технічні підстави**, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у зазначеній сфері.

Дорожній рух – це масштабне економічне явище. Він відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку продуктивних сил і виробничих відносин, зумовлює результати господарської діяльності, визначає загальний стан національної економіки. Щороку дорогами країни здійснюється перевезення близько 20 млрд пасажирів та 1,25 млрд тон вантажів (засобів праці, енергоносіїв, продуктових і промислових товарів, кореспонденції тощо). Залежно від методики підрахунку частка автомобільного транспорту у структурі ВВП оцінюється на рівні 6,5-10 %,

у структурі національного доходу – 5–7 %. Питома вага автотранспортної складової в кінцевій вартості продукції становить: для промисловості – 12 %, будівництва – 30 %, сільського господарства – 40 %, торгівлі – 50 %.

В умовах суворої детермінованості макроекономічних показників рівнем організації дорожнього руху особливої ваги набуває “вартісний” аспект його безпеки. Адже тільки на основі чіткого визначення обсягів матеріальної шкоди (тобто умовної вартості) дорожньо-транспортних пригод можна зробити висновок про рентабельність окремих профілактичних заходів та ефективність кореспондуючого напряму державної політики загалом. Тому вважаємо за потрібне виділити *економічні підстави*, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності у досліджуваній сфері.

Відсутність на сьогодні реально дієвих механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху призводить до загострення проблеми зі зростанням ДТП та їх наслідків у країні. Спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладного вжиття органами державного управління системою забезпечення безпеки дорожнього руху заходів реагування. Європейський досвід свідчить, що загибель у ДТП однієї людини спричиняє, окрім страждань, один мільйон євро збитків, тому усі заходи, які запобігатимуть смертям у ДТП і коштують до мільйона євро, – доцільні. Наслідки ДТП у ЄС завдають збитків у розмірі 2-х відсотків внутрішнього валового продукту, що є трагічним для всієї економіки взагалі.

Тому, безперечно, під час встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху необхідно враховувати *профілактичні підстави*, тобто аварійність, що склалася в країні та існуючу систему профілактики правопорушень у зазначеній сфері, зміни у рівні, структурі або динаміці порушень безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; виявлення нових причин та умов вчинення зазначеної групи правопорушень тощо.

Адміністративно-правові підстави, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності у досліджуваній сфері, характеризуються наявністю прогалин в адміністративному законодавстві щодо забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху, необхідністю адекватного, справедливого та невідворотного застосування адміністративної відповідальності за дану групу правопорушень тощо.

У цілому, до недоліків, що знижують ефективність адміністративно-правових норм у сфері безпеки дорожнього руху, можна віднести: невідповідність норм адміністративного законодавства об'єктивним закономірностям життя суспільства; невідповідність норми соціально-правовій психології народу, соціальної групи; помилковий вибір адміністративно-правових засобів досягнення цілей; недостатнє врахування умов дії норми; порушення взаємозв'язку між елементами системи правового регулювання (у тому числі між нормами різних галузей законодавства), внутрішню суперечність норми – її надмірну складність, незрозумілість для виконавців, нездійсненність санкції норми та ін.

До політичних підстав, які обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести перспективу вступу до європейської та міжнародної спільноти, виконання зобов'язань в сфері забезпечення прав і свобод людини і громадянина тощо.

Останнім часом було прийнято ряд міжнародних нормативно-правових актів, присвячених питанням адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Процес інтеграції України у міжнародну спільноту демократичних країн вимагає дотримання міжнародних норм і стандартів у різних галузях внутрішнього життя. Це висуває зобов'язання приведення національного законодавства у відповідність до норм і стандартів, які зафіксовані у міжнародних договорах та угодах. Тому, чинні міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких дала Верховна Рада України, також стають підставами

встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Соціологічні дослідження свідчать, що серед всіх причин і умов помилок, які мають місце при застосуванні права, четверте місце за ступенем суб'єктивного значення займає такий чинник, як неясність і суперечність законодавства. Якщо зауважити, що за роки існування незалежної Української держави Верховною Радою України було прийнято понад 12 тисяч нормативних актів, які надзвичайно часто не узгоджені між собою, то стає зрозумілим, наскільки важливе значення має цей чинник у наш час.

Тому, стан розробленості норм, правил та стандартів безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; необхідність вдосконалення нормативно-правової бази з зазначеного питання; наявність у досліджуваній сфері правопорушень широкого кола нормативно закріплених правил безпеки тощо – все це дає можливість виділити останній вид підстав, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, до якого відносяться **нормативно-правові підстави**.

Умовами, які сприяють встановленню адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, на нашу думку, є: а) **адміністративно-процесуальні**, завдяки яким є можливість процесуального виявлення, закріплення та доведення предмета доказування; можливість створення методик розслідування правопорушень тощо; б) **організаційно-правові**, що характеризуються наявністю державних структур, здатних забезпечити виявлення, розслідування та судовий розгляд цієї групи правопорушень); в) **культурні**, що забезпечують рівень правосвідомості учасників дорожнього руху та їх здатність сприймати винне діяння як правопорушення; г) **професійні** (стан професійної підготовки осіб, які застосовують закон та притягують до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху тощо).

Для профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, на наш погляд, найголовнішим є те, що зазначені підстави та умови, що обумовлюють встановлення адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, мають відповідати інтересам суспільства, держави та окремого громадянина.

Враховуючи викладене вище, вважаємо за необхідне зазначити:

– по-перше, інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху пройшов чотири історичні періоди, а саме: імперський (кінець XIX – початок XX століття); революційний (перехідний) (1917-1924 рр.); радянський (розокремлений на п'ять етапів: перший – 1924-1930 рр., другий – 1930-1940 рр., третій – 1940-1961 рр., четвертий – 1961-1984 рр., п'ятий – 1984-1993рр.); сучасний (розокремлений на три етапи: перший – 1993-2001 рр., другий – 2001-2008 рр., третій – з 2008 р. – дотепер);

– по-друге, розуміти адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як застосування до осіб, котрі вчинили адміністративні проступки (порушення норм законодавства про дорожній рух), адміністративних стягнень, що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства;

– по-третє, доцільно виокремлення в системі адміністративної відповідальності підінституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

– по-четверте, соціальну обумовленість встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух визначає низка факторів, які поділені на підстави (соціальні, науково-технічні, економічні, профілактичні, адміністративно-правові, політичні, нормативно-правові) та умови (адміністративно-процесуальні, організаційно-правові, культурні та професійні).

1.3. Зарубіжний досвід застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху

Узагальнення практики правозастосовних органів свідчить про те, що вони зіштовхуються з певними труднощами у застосуванні норм про адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Це обумовлено низкою чинників, до числа яких відносяться недоліки в конструюванні чинних у цій сфері правових норм, у розумінні об'єктивних і суб'єктивних ознак цих діянь, відсутності єдності у наукових рекомендаціях цілої гами важливих питань.

Вирішення цих та інших питань, поставлених у меті і завданнях дослідження поряд з іншими методами дослідження, зумовлюють застосувати ще й порівняльно-правовий аналіз національного та зарубіжного законодавства (у зазначеній сфері), в аспекті їх співвідношення, проблем і тенденцій. Зрозуміло, що таке дослідження має не тільки пізнавальне, але й прикладне значення .

Потреба вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується з небувалим в Україні зростанням дорожньо-транспортного травматизму, який значно випереджає показники більшості держав світу. Недотримання правил поведінки на дорогах є серйозною загрозою для життя та здоров'я населення, що зумовлює підвищений рівень уваги з боку держави та суспільства на випадки порушень транспортної дисципліни учасниками дорожнього руху. Тому на сьогодні пріоритетним завданням для суспільства, яке повинно вирішуватися на державному рівні, є забезпечення безпечних умов дорожнього руху.

Одним із засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є дієвий та справедливий механізм притягнення до адміністративної відповідальності правопорушників транспортної дисципліни.

Удосконалення національного законодавства можливе лише після детального вивчення й аналізу відповідного зарубіжного законодавства,

виявлення в ньому переваг та недоліків. Тому, на нашу думку, необхідно розглянути зарубіжний досвід застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тих країн, правові системи яких найбільш схожі з системою права України.

Як на Україні, так і в більшості інших країнах щодо водіїв-порушників ПДР передбачені різні покарання. Однак на відміну від українських, зарубіжні заходи покарання за змістом та суворістю направлені на подальше підвищення дисципліни та безпеки дорожнього руху.

Штрафи за порушення ПДР у більшості країнах різні, але всюди їх об'єднує єдиний принцип покарання: сплативши за те чи інше порушення штраф, у водія зникає бажання повторювати це порушення. У багатьох країнах застосовуються штрафи встановленого розміру (так звані фіксовані штрафи), які накладаються органами поліції. За деякі порушення штрафи фіксованого розміру стягуються на місці здійснення порушення (у Німеччині, Франції, Швеції). Суму штрафу може визначати інспектор на місці та виписувати штрафну квитанцію.

В інших випадках розмір штрафу визначає суд. У деяких країнах (наприклад, Швеція, Фінляндія) діють правила так званого денного штрафу (денні тарифи). Згідно з цими правилами сума штрафу залежить від виду порушення, фінансового стану, щомісячного доходу, психологічного стану, кількості іждевенців, стажу водія та інших даних порушника.

Суди розглядають справи про порушення Правил дорожнього руху або у разі несплати штрафу, або у разі грубих порушень, що мали серйозні наслідки. У Великобританії ж, де встановлені фіксовані штрафи у розмірі 20 або 40 фунтів стерлінгів, порушники караються, в основному, відповідно до судових рішень, винесених судами одноосібно без необхідності явки порушника. У Німеччині фізична особа у разі вчинення проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сплачує штраф

від 5 до 1000 євро, а юридична особа – не більше 500 тис. євро (у разі необережного порушення) або 1 млн. євро (у разі навмисного порушення)¹.

Той, хто після порушення Правил дорожнього руху отримав повідомлення про сплату грошового штрафу, повинен у двотижневий термін оплатити його або опротестувати. Цей термін обчислюється з моменту доставки повідомлення поштою. У разі невчасної оплати штрафу розмір його у більшості країн автоматично збільшується. Якщо ж оплату штрафу за незначне порушення проведено оперативно (в короткий термін), порушнику може бути, як заохочення, повернено частину штрафної суми (США). У деяких країнах у повідомленні про необхідність оплати штрафу зазначаються конкретні терміни, які також можуть бути різними: у Великобританії – до 28 днів, Японії – до 10 днів, Швеції, відповідно до закону про стягнення штрафів, – до 2 років.

У Норвегії за перевищення встановленої швидкості інспектор має право оштрафувати водія у межах 500 \$, у Турції п'яного водія, який встиг порушити одразу декілька пунктів Правил, можуть оштрафувати до 1000 \$, а в Австрії за розмову мобільним телефоном під час керування транспортним засобом водій має сплатити штраф у розмірі 300 євро. За порушення швидкісного режиму (перевищення встановленої швидкості) інспектор має право оштрафувати водія в Англії – 1500 \$, у Німеччині – до 500 євро, в США – до 150 \$, у Голландії – до 170 \$, у Росії – аж до позбавлення прав.

За проїзд на червоне світло штраф у Великобританії складає до 1800 \$, у Норвегії – 375 \$, у Франції – 760 євро, в Японії – 417 \$ або позбавлення волі з притягненням до виправних робіт на строк до 6 місяців, у Росії – позбавлення прав до півроку. За порушення правил паркування штраф у Великобританії складає до 1000 \$, у Греції – 62 \$ і вилучення номерів, у Швеції – до 87 євро, у США – 35 \$, в Іспанії – 150 \$, у Голландії – 35 \$, у Франції – 15 \$, в Японії – 835 \$ та позбавлення прав до 6 місяців.

¹ Адміністративне деліктне законодавство : зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О. А. Банчук. – К., 2007. – с. 27-28.

За керування у нетверезому стані: у Данії штраф складає 450 євро або позбавлення волі на строк від 14 діб до 10 років, в залежності від ступеня сп'яніння; у Сполучених Штатах – в середньому від 250 до 1000 \$ або позбавлення прав від 3 до 6 місяців, або позбавлення волі на строк від 1 доби до 1 року, а повторне порушення протягом 10 років для порушника обійдеться штрафом до 5000 \$ або тюремним ув'язненням від 48 годин до 5 років.

У сучасних умовах не менш цікавим є японський досвід застосування відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Особливістю японських Правил дорожнього руху є те, що за будь-яке їх порушення водія можуть позбавити водійських прав. За проїзд на заборонений сигнал світлофору водія можуть не лише оштрафувати на 400 \$, але й піддати тюремному ув'язненню із залученням до виправних робіт на строк до півроку. За перевищення дозволеної межі швидкості покарання застосовується диференційовано, залежно від тяжкості скоєного порушення (штраф у 800\$ вважається м'яким покаранням). До них можуть додатися позбавлення водійського посвідчення і виправні роботи на строк до півроку.

Взагалі в Японії покарання у вигляді тюремного ув'язнення встановлюється за наступні порушення Правил дорожнього руху: експлуатація транспортних засобів, що знаходяться в неналежному технічному стані (до трьох місяців); порушення правил проїзду залізничних переїздів (до шести місяців); керування транспортним засобом особою, яка не має водійського посвідчення (до двох років;) передача керування транспортним засобом особі, яка знаходиться у стані сп'яніння, або керування транспортним засобом у стані сп'яніння (до трьох років); пошкодження технічних засобів організації дорожнього руху (до п'яти років)¹.

¹ Правила дорожнього руху в Японії [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_za_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/

Не менш цікавим, із Європейських держав, на нашу думку, є також досвід Німеччини, де діють Федеральні закони, що регулюють дорожній рух, встановлюють загальні правила поведінки та відповідальності всіх учасників дорожнього руху. Основним законом є *Strassenverkehrsgesetz* (Закон про дорожній рух), а також інші закони, що регулюють правові відносини у сфері дорожнього руху, реєстрації транспортних засобів, відповідальності осіб, що приймають участь у дорожньому русі тощо. Вони всі об'єднані у загальний документ *Strassenverkehrsrecht* (Право дорожнього руху)¹.

Як свідчать данні Федерального статистичного відомства у Вісбадені, на дорогах Німеччини стало менше дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Однією з причин зниження кількості ДТП є “драконівські заходи” щодо злісних порушників правил дорожнього руху. Згідно з німецьким законодавством, недбайливі водії зобов'язані пройти медично-психологічні огляди, під час яких медики та психологи вирішують можливість людини за своїми психологічними якостями керувати автомобілем, при цьому не піддаючи умисно небезпечності своє та інші життя. Наразі лише небагатьом вдавалося пройти підступний тест з першого разу. Успішно витримує тест менше половини водіїв-порушників, останні ж позбавляються прав назавжди².

У Німеччині, як й у більшості країн світу, “сухого закону” для водіїв немає. Однак вміст алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,5 проміле. Від 0,5 до 0,79 застосовуються штрафні санкції – 200 DM плюс два бали; від 0,8 до 1,09 штрафні санкції – 1500 DM плюс 4 бали та позбавлення прав на 3 місяці; при наявності в крові 1,1 проміле та вище – суд визначає у таких випадках покарання від великого грошового штрафу до позбавлення волі. При цьому, для того, щоб опинитися у місцях позбавлення волі, не потрібно скоювати дорожньо-транспортні пригоди

¹ *Strassenverkehrsrecht* – 3, aktualisierte Auflage- Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublikdeutschland).s9-53.

² Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: <http://www.rondon.org/society-111112114049>

(керування транспортним засобом з такою мірою вмісту алкоголю в крові вважається кримінальним злочином). Що ж стосується водійського посвідчення, то воно при вилученні знищується і вся процедура отримання нового посвідчення займає близько півроку, оскільки все оформлюється заново.

У разі, якщо в крові порушника виявиться більш 1,6 проміле алкоголю, то позбавлення прав може бути тривалим або постійним. Такого водія примушують пройти спеціальне медичне обстеження. Крім того, водій, котрий керує автомобілем із вмістом у крові алкоголю у межах встановленої норми, у разі порушення правил дорожнього руху, якщо пристрій (експрес-контроль) зафіксував не менш 0,3 проміле, то санкції за таке порушення різко посилюються.

Взагалі за скоєння грубих порушень Правил дорожнього руху німецьким водіям не тільки виписують штраф, але й нараховують штрафні пункти, які вносяться до так званої центральної картотеки Федерального відомства автодорожнього транспорту. У його базі даних нараховуються близько 9 млн. оштрафованих водіїв. До картотеки заносяться всі штрафи від 40 євро. Штрафні пункти погашаються через два роки автоматично, якщо за вказаний період порушник не отримав нові пункти¹.

Уряд ФРН прийняв рішення стягувати штрафи більше 70 євро з жителів ФРН, що порушили правила дорожнього руху в інших країнах ЄС. Наразі німці, оштрафовані за порушення правил за межами своєї країни, після повернення додому могли не оплачувати квитанції з вимогою сплати штрафу, що приходили до них поштою. При цьому німецька держава не притягувала їх до відповідальності. Виняток становила Австрія, уряд якої раніше уклав з німецькою владою договір про взаємне переслідування порушників ПДР. В інших країнах місцевим поліцейським не залишалося нічого іншого, окрім як брати штрафи на місці. Це була єдина можливість покарати німецьких порушників. Нововведення дозволяє німецьким

¹ Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: <http://www.rondon.org/society-11112114049>

фінансовим відомствам щороку додатково збирати до бюджету до 10 млн євро. Для цього створено близько 100 нових робочих місць¹.

Неофіційний статус “краю найбезпечніших доріг у Європі”² отримала Швейцарія завдяки зниженню смертності на дорогах у зв'язку з послідовною політикою держави у цій сфері та запровадженню цілеспрямованих заходів щодо відповідальності за порушення у сфері дорожнього руху. Окрім дорожньої поліції, за порядком у Швейцарії стежать за допомогою відеокамер та фотоапаратів, а у черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлена велика кількість моніторів, на яких відображено весь рух.

Істотно зросли вимоги щодо безпеки транспортних засобів та учасників дорожнього руху: віднедавна автомобілі заборонено обладнувати відкидними сидіннями; всі мопеди, скутери та квадроцикли оснащуються засобами захисту від фронтальних зіткнень, а їх пасажирів зобов'язані користуватися шоломами; незалежно від часу доби рух т/з дозволений тільки з увімкненими фарами; “порог” вмісту алкоголю в крові водія знижено у півтора рази (з 0,8 до 0,5 пр.)³.

Посилилась і відповідальність за правопорушення. Сьогодні непристєбнутий пасок безпеки “коштує” винному 40 євро, проїзд на заборонний сигнал світлофора – 175 євро, керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння – мінімум 770 євро. Санкції кореспондуючих деліктних норм передбачають можливість вилучення транспортного засобу, позбавлення водійської ліцензії, громадських робіт. У разі систематичного ігнорування правил дорожнього руху збільшується не тільки розмір стягнень, а й вартість річного страхового полісу (таким чином, сумарні втрати злісних порушників транспортної дисципліни інколи сягають десятків тисяч євро)⁴.

¹ Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: <http://www.rodon.org/society-111112114049>.

² Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. – Zürich : Den öffentlichen Verlag, 2007. – s. 48.

³ Roads accidents data : Switzerland (1998-2008). – Bern : DETEC, 2009. – p. 31.

⁴ Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – с. 42.

Аналіз законодавства Швеції у сфері дорожнього руху свідчить про те, що санкції у вигляді штрафних балів та позбавлення права керування водіям-туристам загрожують рідко, принаймні, під час першої подорожі. Однак, коли наступного разу порушник звертається за візою, він може отримати відмову, а то й заборону на в'їзд до Європи терміном до п'яти років. Це залежить від ступеня тяжкості попереднього порушення, наявності постраждалих, явки до суду та поведінки у суді.

Перевищення швидкості та проїзд на червоне світло фіксується радаром і підтверджується фотознімком. На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах Європейських країн швидкість руху обмежена – 50 км/год, а на деяких ділянках і до 30 км/год. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80-100 км/год. На автомагістралях, окрім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120, а у Франції 130 км/год¹. У Німеччині на автобанах немає обмежень швидкості руху (крім технічних характеристик транспортного засобу), тому стан таких доріг у Німеччині є ідеальним.

Такий вид стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами, застосовується в багатьох країнах щодо водіїв, які здійснили порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, внаслідок чого сталася дорожньо-транспортна пригода або виникли передумови до її настання. У деяких країнах (Великобританія, Франція, Німеччина) перелік порушень, за які настає відповідальність у виді позбавлення права керування транспортними засобами, достатньо великий. У Данії, Норвегії, Швеції, США такий вид покарання застосовується, як правило, за вчинення дій, що мають підвищений ступінь суспільної небезпеки, наприклад: залишення місця дорожньо-транспортної пригоди і

¹ Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гаркуша Анатолій Володимирович. – Ірпінь, 2004. – с. 64-65.

ненадання допомоги потерпілому, управління транспортним засобом у стані сп'яніння, ухилення від огляду на стан сп'яніння¹.

Термін позбавлення права керування транспортними засобами також неоднаковий – від одного місяця до 10-ти і більше років. Наприклад, у Данії та Норвегії, можливе довічне позбавлення права керування транспортними засобами.

У Швеції, Норвегії, Великобританії, Данії тільки суд може позбавити водія права керувати транспортними засобами, а в Японії – комісія з безпеки дорожнього руху. Суди можуть також поновити право водія на керування транспортними засобами до закінчення встановленого терміну: у Данії – не раніше, ніж через 3 роки, у виняткових випадках за наявності спеціальних підстав, у Великобританії – після закінчення половини строку.

У Франції після закінчення терміну позбавлення права керування транспортними засобами посвідчення водія повертається власнику лише після медичного обстеження у всіх випадках, коли цей термін перевищував 1 місяць, чи коли такий вид покарання було застосовано за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. У Великобританії за рішенням суду водій може бути направлений на повторне складання іспитів.

У багатьох країнах, відповідно до законів про дорожній рух (Великобританія, Данія, Норвегія, США, Японія), відповідальність водія у вигляді тюремного ув'язнення настає за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому в Норвегії, залежно від рівня перевищення допустимої концентрації алкоголю в крові, водій притягується до відповідальності у вигляді позбавлення волі або з реальним, або з умовним відбуттям покарання. У Норвегії і США (у деяких штатах) за керування транспортними засобами у стані сп'яніння водій несе відповідальність у вигляді штрафу і тюремного ув'язнення одночасно. Так, коли на вимогу Дорожньої поліції американського міста Морган (штат Юта) водій, який

¹ Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. – с. 53-55.

керував гольф-каром у стані алкогольного сп'яніння, не зупинився, йому призначили покарання у вигляді тюремного ув'язнення на один рік¹.

Вбачаючи безпосередній зв'язок між кількістю застосованих під час нагляду за дорожнім рухом засобів впливу та нещасними випадками на шляхах, Грен Шульг (США) увів поняття „індекс репресії” як показник роботи поліції. Він стверджує, що необхідний обсяг репресії може бути визначений шляхом посилення та розширення санкцій, що застосовуються до учасників дорожнього руху до того часу, поки число пригод суттєво не зменшиться².

Зазначену пропозицію впроваджено в різних країнах. У Великобританії та США водія-порушника може бути направлено на виправні роботи. У США (штат Орегон) на реєстраційних знаках транспортних засобів, що належать особам, позбавленим права керування транспортними засобами, проставляються особливі позначки. Також поширеним заходом є тимчасове затримання транспортних засобів.

Найчастіше затримання транспортних засобів і доставлення їх на спеціальну стоянку застосовується у випадку порушення водієм правил стоянки (Німеччина, Японія, Норвегія, Франція, Швеція, Великобританія, Данія). При цьому водій може отримати автомобіль, що належить йому, тільки після оплати штрафу і сплати доставки автомобіля спеціальним транспортним засобом на спеціальний штраф - майданчик.

Протягом останніх років була посилена відповідальність за порушення Правил дорожнього руху в Австрії, Бельгії, Великобританії, Угорщині, Данії, Іспанії, Італії, Норвегії, Польщі, Румунії, Франції, Чехії.

У Норвегії за порушення ПДР передбачений ряд різних санкцій, більшість з яких застосовується у вигляді штрафу. Дані про особу, яка хоча б раз мала подібне покарання, заносяться до офіційного реєстру покараних

¹ Хлівний А. Гольф-кар швидший за поліцейські машини / А. Хлівний // Моменти. – 2008. – № 10 (26). – С. 29. Додаток до газети „Іменем Закону” № 44 (5638).

² Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М., Юр. лит. – 1989. – с. 63-65.

осіб, а інші заходи можуть бути застосовані без внесення таких даних до реєстру.

За незначні порушення найчастіше призначають адміністративний штраф після спрощеного розгляду. Такий розгляд передбачає накладення стягнення безпосередньо уповноваженими особами поліції без передачі справи до суду. Досвід Норвегії свідчить, що оскільки вирок про покарання за порушення ПДР, у тому числі й за незначні, повинні були б виноситись судами із звичайною можливістю оскаржити вирок, то всі судові інстанції були б завалені незначними, у переважній більшості випадків, справами, доказ вини з яких не викликає ніяких проблем. Для того, щоб прискорити призначення покарання за незначні порушення і підвищити їх ефективність, було ухвалено рішення про спрощення процедури стягування штрафів і розгляду порушення уповноваженою особою на місці.

Метою зазначених заходів є: по-перше, забезпечити дотримання ПДР так, щоб їхнє порушення було пов'язане з певними незручностями для порушника; по-друге, спростити застосування покарання так, щоб за дрібні порушення штраф накладався негайно; по-третє, запобігти повторенню порушень ПДР.

Розміри адміністративного штрафу у Норвегії передбачені в „Розпорядженні про спрощений розгляд порушень Правил дорожнього руху” і можуть складати від 400 до 3500 крон. Найменший штраф накладається за порушення під час їзди на велосипеді або за перевищення швидкості не більше ніж на 5 км/год, найбільший – за перевищення швидкості більше ніж на 31-35 км/год. Якщо за скоєння кількох порушень передбачається адміністративний штраф, то санкції за ці порушення об'єднуються в один „загальний” штраф, розмір якого визначається як сума всіх часткових штрафів, зменшена на 50 %. „Чистий” штраф (без інших наслідків) у Норвегії практикується відносно рідко (0,4 % випадків покарань за проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). Як частина покарання за проступки застосовується комбінація з різних

санкцій, наприклад, комбінація – штраф і тюремне ув'язнення. Вилучення посвідчення водія застосовується як додатковий захід покарання в поєднанні зі штрафом і тюремним ув'язненням. Зазвичай практикується така модель покарання: штраф і вилучення посвідчення водія, що, за результатами досліджень, приводить до 10-відсоткового скорочення аварійності, а це вже статистично значущий результат. У Норвегії щорічно вилучається близько 7000 посвідчень водія за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння. Усі громадяни, які були позбавлені посвідчення водія, вважають за краще скласти спеціальний іспит, після цього отримати нове посвідчення. Це їм коштує 1970 крон за іспит¹.

В Італії адміністративну відповідальність встановлює закон „Про зміни карної системи” від 24 листопада 1981 року № 689, аналіз якого дає можливість дійти висновку, що видом проступку є порушення Єдиних правил дорожнього руху від 1959 року. Основним видом адміністративних санкцій за зазначені проступки є грошова адміністративна санкція. Ці санкції можуть бути фіксованими або пропорційними. Фіксовані грошові санкції можуть бути не меншими ніж 12 тис. лір та не більшими ніж 20 млн. лір (у законі досі грошові санкції визначені в національній валюті – лірах). А пропорційні грошові санкції не мають максимальних обмежень і можуть призначатися у відсотках або кратних розмірах до завданої шкоди. Так, адміністративні санкції, у тому числі грошові, можуть збільшуватися до трикратного розміру у разі повторного вчинення адміністративного проступку. Проступок, згідно із Законом „Про зміни карної системи”, вважається повторним, якщо він учинене протягом п'яти років після факту попереднього порушення. Крім грошового адміністративного стягнення, до осіб, які вчиняють проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, застосовуються такі стягнення, як

¹ Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. – с. 48-49.

конфіскація моторизованих транспортних засобів та позбавлення або тимчасове вилучення прав водія або транспортних документів¹.

Досить високу ефективність в зарубіжних країнах набула автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху. Заслугує уваги досвід патрулювання і реагування на правопорушення на дорогах, який застосовує поліція США. У кожного патрульного автомобіль обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеомагнітофона. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста. Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично – впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу кілька патрульних машин. Таку практику першим запровадив Департамент Нью-Йорка, назвавши її “теорією розбитої шибки”. Тобто найдрібніше порушення громадського порядку – цілком достатній привід для виклику патруля. Американські правоохоронці все частіше виконують функції соціального захисту й підтримки населення².

Враховуючи викладене вище, можна зробити висновок щодо необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн стосовно: видів адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху (зокрема, систему адміністративних стягнень може бути доповнено такими заходами як обмеження, заборона або припинення діяльності суб'єкта господарювання); розмірів адміністративних штрафів (встановлюється здебільшого у розмірі реальної шкоди, а в деяких державах до суми реальної шкоди додається ще й майновий розмір наслідків, які ця шкода завдасть у майбутньому); запровадження системи нарахування штрафних балів (США, Канада, Великобританія); застосування комбінації з різних санкцій (наприклад, у Норвегії вилучення посвідчення водія застосовується як додатковий захід покарання в поєднанні зі штрафом і

¹ Адміністративне деліктне законодавство : зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О. А. Банчук. – К., 2007. – с. 53-56.

² Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гаркуша Анатолій Володимирович. – Ірпінь, 2004. – с. 80.

тюремним ув'язненням); стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення (Німеччина, Швеція, Швейцарія, Франція); встановлення покарання за найнебезпечніші порушення правил дорожнього руху у вигляді тюремного ув'язнення (Японія); законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами (Данія, Норвегія); вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо.

Ми вважаємо, що вдосконалення законодавства України про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням зарубіжного досвіду має відбуватись таким чином, щоб зберегти позитивні надбання національної системи права.

РОЗДІЛ 2. МАТЕРІАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Підстави адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

У зв'язку з тим, що адміністративна відповідальність пов'язана із встановленням об'єму застосування заходів адміністративного стягнення, а отже, із забезпеченням законності відповідальності, дотриманням прав і свобод громадян, на сьогодні не останнє місце в теорії права посідає проблема щодо визначення підстав адміністративної відповідальності. Відсутність таких підстав виключає безпосередньо правову відповідальність особи в суспільстві, зберігає недоторканним її суб'єктивні права.

Проблемам визначенню підстав адміністративної відповідальності завжди приділялося достатньо уваги з-боку науковців. Одні автори під підставами адміністративної відповідальності розуміють наявність у діях особи складу проступку¹, інші зазначають, що підставами є об'єктивно протиправне діяння, вчинення адміністративного проступку – суспільно небезпечної, протиправної, винної дії або бездіяльності, що порушує адміністративний закон², треті підставами адміністративної відповідальності вважають вчинення особою адміністративного проступку³.

В. К. Колпаков вважає, що підставами адміністративної відповідальності є вчинення адміністративного проступку (делікту). Він зазначає, що “адміністративна відповідальність настає за порушення

¹ Мінка Т.П. Адміністративне видворення іноземців органами внутрішніх справ: дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / Мінка Тетяна Павлівна. – К., 2003. – с. 151.

² Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – с. 200

³ Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення / Коваль Л. В. – К. : Вища школа, 1975. – 157 с.

найменшої частини норм, а саме за порушення фізичними особами деяких обов'язків, тобто за вчинення адміністративних проступків (деліктів). Таким чином, не кожне порушення правил, встановлених адміністративно-правовою нормою, спричиняє адміністративну відповідальність. Підставою адміністративної відповідальності є порушення тільки тієї норми адміністративного права, яка охороняється адміністративними санкціями”¹.

Як бачимо, єдиною фактичною підставою застосування адміністративної відповідальності науковці вважають учинення адміністративного делікту.

В перекладі з латинської мови делікт (від лат. *delinquere; delictum*) означає провинитися, вчинити злочин. У римському праві “деліктами” іменувалися усі протиправні діяння, з поділом їх на приватні, або цивільно-правові (*delictum-privatum*), та квазіделікти, порушення іншого характеру (*quasi delictum*)².

Грунтуючись на канолах римського права, слід підтримати позицію Л. В. Ковалю щодо тотожності понять “правопорушення” і “делікт”³.

В Україні законодавець закріпив поняття адміністративного правопорушення (проступку) у ст. 9 КУпАП, де чітко визначив, що це протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на державний або громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність⁴.

Аналіз статті 9 КУпАП дає можливість звернути увагу на те, що в нормі одночасно вживаються та ототожнюються два поняття: “адміністративне правопорушення” й “адміністративний проступок”.

Останнім часом багато вчених-адміністративістів дотримуються

¹ Колпаков В. К. Деліктний феномен в адміністративному праві України : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07 / Валерій Костянтинівич Колпаков. – К., 2005. – с. 408.

² Коваль Л. В. Административно-деликтное отношение / Коваль Л. В. – К. : Вища школа, 1979. – с. 21.

³ Там само.

⁴ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

думки, що ці поняття не є синонімічними.

Так, відомий вітчизняний учений Є. В. Додін, а згодом й російський науковець Д. М. Бахрах зазначали, що адміністративне правопорушення означає порушення будь-якої адміністративно-правової норми, незалежно від того, чи передбачено за це відповідальність. Адміністративний же проступок слід розглядати як вид адміністративного правопорушення, за яке встановлено адміністративну відповідальність¹.

А. С. Васильєв, у свою чергу, зазначає, що уникаючи термінологічної плутанини, правопорушення, за якими настає адміністративна відповідальність, доречно називати не “адміністративними правопорушеннями”, а більш точно – “адміністративними проступками”². Л. Р. Біла, навпаки, відмічає, що адміністративне правопорушення за своєю сутністю є набагато ширшим за адміністративний проступок, оскільки вміщує всі протиправні дії, наявні у сфері державного управління. Адміністративний проступок, – зазначає вона, – містить у собі тільки ті протиправні дії, за які настає адміністративна відповідальність³. Опоненти запровадження в правову систему України поняття адміністративного проступку зазначають, що ця ідея суперечить положенням Конституції України. Адже там ідеться лише про поняття “адміністративного правопорушення” і немає місця “адміністративному проступку”. Як аргумент вони наводять ст. 92 Конституції України: “виключно законами України визначаються ... засади цивільно-правової відповідальності, діяння, які є злочинами, адміністративними або дисциплінарними правопорушеннями, та відповідальність за них”⁴.

Слід погодитися з думкою деяких науковців, котрі виділяють три

¹ Додін Е. В. Основания административной ответственности / Евгений Васильевич Додин. – М. : Ученые труды ВШОН, 1965. – с. 34; Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан в СССР : [учеб. пособие.] / Д. Н. Бахрах. – Свердловск : Изд. Урал. ун-та, 1989. – с. 4.

² Кодекс України об адміністративних правопорушеннях : [научно-практический комментарий] / [под общ. ред. А. С. Васильева]. – [3-е вид.]. – Х. : ООО “Одиссей”, 2002. – с. 34-35.

³ Біла Р. Л. Адміністративний примус і відповідальність по адміністративному праву / Р. Л. Біла // Адміністративне право України : [підручник] / С.В. Ківалова. – Одеса : Юрид. література, 2003. – с. 209.

⁴ Коліушко І. Поняття адміністративної відповідальності та адміністративного правопорушення в сучасному українському праві / І. Коліушко, О. Банчук // Право України. – 2008. – № 4. – с. 35.

ознаки, за наявності яких настає реальна адміністративна відповідальність¹:

1) нормативна – це наявність правової норми, яка передбачає адміністративний проступок і відповідальність за його вчинення;

2) фактична – це вчинення протиправного, винного діяння особою, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність;

3) процесуальна – це постанова (рішення) органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника певного виду адміністративного стягнення або заходу впливу, передбаченого ст. 24-1 КУпАП.

Реальною підставою адміністративної відповідальності є наявність усіх трьох. Передусім, має бути норма, що передбачає адміністративну відповідальність. Керуючись нею, компетентні органи (посадові особи) встановлюють, чи підпадає під ознаки адміністративного проступку вчинене діяння, і тільки тоді виносять умотивоване рішення про застосування до правопорушника відповідальності².

Нормативною ознакою реальної підстави адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є те, що чинний КУпАП містить норми (статті), за порушення яких передбачено відповідальність, а саме ст.ст. 80 та 81, 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140, 188-28 КУпАП.

Для встановлення наступної (**фактичної**) ознаки реальної підстави притягнення до відповідальності уповноважений орган відповідає на питання, чи підпадає окреме діяння, що відбулося в об'єктивній дійсності, під ознаки складу проступку, передбаченого конкретною правовою нормою (для досліджуваної нами сфери суспільних відносин це ті, що

¹ Ківалов С. В. Адміністративне право України : навч.-метод. посіб. / С. В. Ківалов, Л. Р. Біла. – [2-ге вид., перероб. і доп.]. – Одеса : Юрид. літ., 2002. – с. 44.

² Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учеб. пособ. / Александр Иванович Миколенко, – Х. : Одиссей, 2004. – с. 19–20.

закріплені в перелічених вище статтях КУпАП), тобто встановлює склад адміністративного правопорушення.

Поняттю „склад адміністративного правопорушення (проступку, делікту)” у вітчизняній науці приділено достатньої уваги з боку вчених. Зокрема, це роботи таких вчених, як: Ю. П. Битяк, М. І. Данількевич, Г. Г. Забарний, В. В. Зуй, В. К. Колпаков, С. В. Петков, В. К. Шкарупа та інших авторів¹.

На наш погляд, найбільш вдалим та цілісним визначенням поняття “складу адміністративного делікту”, є визначення В. К. Колпакова, який зазначає, що „склад адміністративного делікту розуміється як встановлена адміністративним законодавством сукупність об’єктивних і суб’єктивних ознак, за наявності яких діяння вважається адміністративним деліктом”².

Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, як й інші адміністративні проступки, мають свій склад, який містить елементи, що всебічно характеризують скоєне протиправне діяння. До них належать об’єкт, об’єктивна сторона, суб’єкт і суб’єктивна сторона. При цьому для притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності необхідна обов’язкова наявність у протиправному діянні усіх елементів складу правопорушення. Відсутність хоча б одного з них не дозволяє кваліфікувати діяння як проступок, а отже, застосовувати адміністративні стягнення. Від якості оцінки елементів складу залежить правильність кваліфікації правопорушення й вибір відповідного адміністративного стягнення.

Тому склад адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, необхідно розуміти як сукупність обов’язкових

¹ Адміністративне право України : [підручник для юрид. вузів і факультетів / Ю. П. Битяк, В. В. Богущкий, В. М. Гарашук, В. В. Зуй та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. – Харків : Право. – 2000. – 520 с.; Битяк Ю. П. Административное право Украины (Общая часть) : учебное пособие / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй. – Х. : ООО „Одиссей”, 1999. – 224 с.; Данількевич М. І. Адміністративне право України : навчальний посібник / М. І. Данількевич. – Дніпропетровськ, 2001. – 134 с.; Забарний Г. Г. Адміністративне право України / Г. Г. Забарний, Р. А. Калужний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – К. : Вид. Паливода А. В., 2001. – 194 с.; Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.

² Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник, 2-ге видання, доповнене] / В. К. Колпаков. – К., 2000. – с. 252.

об'єктивних і суб'єктивних ознак, які утворюють і характеризують, згідно з чинним законодавством, суспільно шкідливе діяння як певний вид адміністративного проступку в цій сфері.

Останньою (*процесуальною*) ознакою реальної підстави притягнення особи до адміністративної відповідальності є рішення державного органу (суб'єкта), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, про накладання на винну особу певного адміністративного стягнення. Рішення за кожним учиненим проступком є окремим.

Таким чином, можна висновувати, що єдиною фактичною підставою адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є вчинення адміністративного правопорушення у цій сфері, тоді як реальне настання адміністративної відповідальності можливе лише за наявності трьох ознак: нормативної, фактичної та процесуальної.

Для визначення поняття адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху необхідно спочатку проаналізувати його ознаки. Аналіз статті 9 КУпАП дозволяє зробити висновок про те, що адміністративне правопорушення (проступок) характеризується низкою ознак.

По-перше, це *діяння*, тобто вчинок людини, дія чи бездіяльність, а також акт зовнішнього вияву ставлення особи до реальної діяльності інших людей, суспільства та держави. Закону непідвладні переконання, думки людей, якщо вони не знайшли зовнішнього вияву.

Діяння у сфері безпеки дорожнього руху може бути вчинено як шляхом дії, так і бездіяльності. Наприклад, діями можуть бути перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху (ст. 122 КУпАП) або керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння (ст. 130) тощо. Як бездіяльність можна розглядати, наприклад, невиконання законних вимог посадових осіб ДАІ (ст. 188-28) та інші.

По-друге, до ознак правопорушення належить його *суспільна небезпечність (шкідливість)*.

В теорії адміністративного права немає єдиної думки щодо тлумачення цієї ознаки. Так, Д. М. Бахрах, О. М. Якуба та інші взагалі не визнають суспільну небезпеку ознакою адміністративного проступку. Вони вважають, що шкода, завдана адміністративним проступком, не є суспільно небезпечною¹.

Щодо співвідношення понять “шкідливість” і “суспільна небезпека” слід зазначити, що термін “суспільна небезпека” КУПАП не використовує. Однак існують й інші міркування щодо цього питання. Так, І. А. Галаган, А. Є. Луньов, В. К. Колпаков вважають, що всі адміністративні проступки є суспільно небезпечними і від злочинів відрізняються тільки ступенем суспільної небезпеки².

Як зазначає В. К. Колпаков з цього приводу “злочини мають підвищений ступінь суспільної небезпеки. Адміністративним деліктам вона властива “меншою”, “невеликою”, “невисокою”, “незначною” мірою і не досягає того рівня, з якого починається застосування заходів кримінальної відповідальності”³. Саме характер суспільної небезпеки, а не ступінь суспільної небезпеки відрізняють злочини від адміністративних деліктів. Ступінь — показник кількості. Нагромадження суспільної небезпеки в силу закону діалектики переходу кількості в якість перетворює проступок у якісно нове явище — злочин⁴.

Отже, приєднуючись до поглядів науковців, ми вважаємо, що адміністративним проступкам, у тому числі й адміністративним

¹ Бахрах Д. Н. Советское законодательство об административной ответственности: учеб. пособ. / Бахрах Д. Н. – Пермь, 1969. – 344 с.; Якуба О. М. Административная ответственность по советскому праву в свете дальнейшего усиления охраны прав личности : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук / О. М. Якуба. – Х., 1964. – 35 с.

² Галаган И. А. Административная ответственность в СССР: гос. и материально-правовое исследование / Галаган И. А. – Воронеж : Из-во Воронеж. ун-та, 1970. – 243 с.; Лунев А. Е. Административная ответственность за правонарушения / Лунев А. Е. – М. : Госюриздат, 1961. – 187 с.; Колпаков В. К. Административне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – с. 245.

³ Колпаков В. К. Деліктний феномен в адміністративному праві України : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07 / Валерій Костянтинівич Колпаков. – К., 2005. – с. 166.

⁴ Додин Е. В. Правонарушения в системе механизма торможения социально-экономического развития страны / Е. В. Додин // Роль органов внутренних дел в преодолении антиобщественных проявлений : межвуз. сборн. науч. трудов. – К. : НИИРИО КВШ МВД СССР, 1988. – с. 34-35.

проступкам у сфері безпеки дорожнього руху, притаманна така ознака, як суспільна небезпека.

Суспільну небезпеку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначати виключно з характеру проступку. Якщо у результаті невиконання встановлених норм поведінки на дорозі настають конкретні шкідливі наслідки, то в залежності від їх тяжкості, вирішується питання щодо виду відповідальності. Ці правопорушення визнані законодавством суспільно небезпечними, оскільки вони містять загрозу заподіяння або заподіюють реальну шкоду суспільним відносинам.

В основному з порушень Правил дорожнього руху і починаються дорожньо-транспортні пригоди, що ставлять під загрозу життя і здоров'я людей, завдають збитків матеріальним ресурсам суспільства та держави. У результаті їх вчинення пошкоджуються транспортні засоби, дороги, відбуваються затримки руху транспортних засобів. Крім цього, на ступінь суспільної небезпечності проступків впливають їх повторність, або неодноразовість, форма вини правопорушника та інші обставини.

Саме ознака суспільної небезпечності дозволяє відрізнити адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху від кримінального злочину. Кримінальна відповідальність настає, на відміну від адміністративної, не за сам факт порушення правил, а за порушення, що призвело до реальної та частіше значної шкоди охоронюваним суспільним інтересам. У цьому й полягає більш висока ступінь суспільної небезпечності злочинів на відміну від аналогічних адміністративних проступків.

Суспільна небезпека і шкідливість діяння є об'єктивно-матеріальними ознаками адміністративного проступку, знаходять своє конкретне вираження лише у відповідній юридичній формі, відображенням якої і є адміністративна *протиправність*, тобто заборона дій, передбачених конкретно адміністративно-правовою нормою.

Суть притиправності полягає в тому, що адміністративна

відповідальність настає тільки за ті порушення, що передбачені чинним законодавством. В нашому випадку це буде будь-яке правопорушення, передбачене у КУпАП, у сфері безпеки дорожнього руху. Ця ознака зумовлена наявністю нормативних підстав відповідальності. Якщо відсутня норма, що забороняє ті або інші дії особи, то відсутня й адміністративна відповідальність за їх вчинення.

Наступною ознакою проступку є *винність*, яка передбачає наявність у особи відповідного власного психічного ставлення до певного вчинку та його наслідків. Ознака винності суб'єкта, який вчинив неправомірне діяння, акцентує увагу на тому, що юридична відповідальність може наступати тільки за винні діяння (у формі умислу або необережності). Адміністративним проступком може бути тільки винна дія чи бездіяльність, яка вчинена умисно або з необережності.

Щодо правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, то такі проступки вчиняються як умисно (наприклад, безквитковий проїзд, експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких знищені чи підроблені тощо), так й через необережність, коли особа передбачає можливість настання суспільно шкідливих наслідків свого діяння, але легковажно розраховує на їх відвернення, чи не передбачає, хоча повинна була б і могла їх передбачити (наприклад, перехід дороги пішоходами у невстановленому місці).

Одним з обов'язкових юридичних ознак адміністративна проступку також є *караніть*, яка означає, що за здійснення конкретного вчинку адміністративним законодавством передбачається відповідне покарання. Ця ознака дозволяє відмежувати правопорушення від інших протиправних вчинків, здійснення яких не спричинює застосування адміністративних стягнень.

Слід зазначити, що у чинному КУпАП терміни “кара”, “покарання”, “караніть” тощо відсутні, а в необхідних випадках використовується термін “стягнення”. Відсутність у законодавчих конструкціях щодо адміністративного проступку терміну “караніть” не виключає, а скоріше

припускає наявність покарання як важливої ознаки шкідливого, суспільно небезпечного, протиправного, винного діяння.

Караність адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху полягає в тому, що за здійснення конкретного вчинку у цій сфері адміністративно-деліктним законодавством передбачається відповідне покарання. Так, за залишення водіями транспортних засобів місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 112-4 КУпАП) передбачене як накладення штрафу, так й громадські роботи або адміністративний арешт¹.

Таким чином, до ознак адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести: діяння, суспільна небезпечність, протиправність, винність та караність.

Розглянуті вище ознаки характеризують адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як фактичну підставу адміністративної відповідальності, як явище реальної дійсності.

За своєю сутністю адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є суспільно небезпечними посяганнями на життя, здоров'я, майно учасників дорожнього руху, державне та громадське майно тощо. Все це складає права та інтереси учасників дорожнього руху, держави та суспільства щодо безпечних та комфортних умов користування вулично-шляховою мережею країни.

За змістом зазначені правопорушення є винними діяннями суб'єкта адміністративно-деліктної відповідальності. За формою вони є протиправною дією або бездіяльністю, за вчинення якої передбачена адміністративна відповідальність.

На підставі вищевикладеного можна визначити *адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху* як суспільно небезпечне, протиправне, винне (умисне або необережне) діяння (дія чи бездіяльність), яке порушує закріплені в адміністративному законодавстві права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

користування вулично-шляховою мережею і за яке законом передбачено адміністративну відповідальність.

Саме таке розуміння адміністративного правопорушення у зазначеній сфері розкриває його правову природу як самостійного виду адміністративних проступків та відрізняє від інших.

Проаналізувавши поняття, ознаки, сутність та зміст адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, необхідно визначити основні **чинники**, що впливають на їх виникнення. Насправді таких чинників чимало: вони можуть бути пов'язані, як з водієм, так і з транспортним засобом, як з дорогою, так і з погодними умовами. Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можна розглядати як результат збігу в цих чинниках або порушень їх взаємодії. Розглянемо їх більш детально.

Особливістю правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є те, що шкода особі або майну завдається в основному при порушенні правил використання (експлуатації) транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки. Як ми вже зазначали у першому розділі, дорожній рух становить об'єктивно обумовлений процес просторового переміщення не тільки людей, але й транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми.

Поняття “транспортного засобу” чітко сформульовано в чинному законодавстві України, а саме у Правилах дорожнього руху, де в п.п. 1.10. зазначено, що під транспортним засобом необхідно розуміти “пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів”. Там же визначено поняття “механічного транспортного засобу”, під яким слід розуміти “транспортний засіб, що приводиться у рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад

3 кВт¹. Поняття “самохідні машини” охоплює дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші подібні спеціальні самохідні машини (автокрани, екскаватори, скрепери, грейдери, дорожні котки, асфальтоукладачі, авто-і електрокари та навантажувачі, збиральні комбайни тощо).

Слід погодитись з думкою Т. О. Гуржія, який зазначає, що “транспортний засіб являє собою джерело підвищеної небезпеки. Його експлуатація завжди пов’язана з ризиком для життя і здоров’я, безпеки довкілля, цілісності об’єктів народного господарства. Щороку на вітчизняних дорогах гинуть тисячі людей, десятки тисяч – отримують поранення різного ступеня тяжкості...”². Тому конструктивні особливості та технічний стан транспортних засобів має першочергове значення, що впливає на безпеку дорожнього руху, а отже й на скоєння правопорушень у цій сфері.

Таким чином, вищезазначене дає підстави серед чинників, що впливають на виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, виділити *технічний чинник* у відокремлену самостійну групу.

Наступними, не менш важливими серед таких чинників є:

- ширина проїзної частини;
- стан дорожнього покриття;
- видимість на дорозі;
- обладнання технічними засобами регулювання (світлофорами, дорожніми знаками, огорожами, розміткою);
- стан утримання дороги (особливо у зимовий період) тощо.

Так, тільки за 2014 рік: за умов незадовільного стану доріг було скоєно 82 дорожньо-транспортні пригоди, в яких загинула 23 людини та 148 було травмовано; з вини власників вулично-шляхової мережі кількість ДТП становить 102, в яких постраждало 188 осіб (28 – загинуло, 160 –

¹ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

² Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – с. 71.

травмовано)¹.

Всі вищезазначені чинники, на нашу думку, можна об'єднати в одну велику групу під назвою *дорожній чинник*, що має безпосереднє відношення не тільки для забезпечення безпеки дорожнього руху, але й для профілактики правопорушень у цій сфері.

На скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху також впливає *географічний чинник*, під яким слід розуміти просторово-часову умову, що впливає на скоєння правопорушень в залежності від клімату, рельєфу, щільності населення тощо окремо взятої адміністративно-територіальної одиниці, місцевості.

Як показує статистика, чим більше населення окремо взятої адміністративно-територіальної одиниці, тим більша кількість скоєних ДТП. Наприклад, кількість ДТП за 2014 рік у Харківській (11155 тис.), Київській (9972 тис.) та Дніпропетровській (10947 тис.) областях значно більша ніж у Сумській (1977 тис.), Тернопільській (1586 тис.) та Чернівецькій (1968 тис.)².

Крім цього, згідно із статистикою, кількість правопорушень збільшується від умов місцевості, в якій перебуває порушник. Наприклад, в Одеській області (де, як правило, кількість учасників дорожнього руху зазвичай влітку збільшується, а реальна кількість працівників ДАІ значно менша) за 2014 рік скоєно 140 ДТП у зв'язку з керуванням автотранспортними засобами у нетверезому стані, а в Києві (де кількість працівників ДАІ безперечно вища, ніж в Одеській області) – тільки 85 ДТП³.

Автомобільні дороги як транспортні споруди працюють при постійній взаємодії погодно-кліматичних чинників.

У зимовий період на безпеку дорожнього руху значно впливають снігові замети, ожеледь, туман, низька температура, коротка тривалість

¹ Статистика ДТП за 12 місяців 2014 року по Україні за даними ДДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>

² Там само.

³ Там само.

світлого часу доби. У переважній більшості випадків через неповне видалення снігу на окремих ділянках дороги для зимового періоду найбільш характерні є: втрата чіткого контуру земельного полотна, зміна розмірів поперечного профілю проїзної частини, звуження проїзної частини.

Восени характерні наступні явища: перезволоження дорожнього покриття; тумани і значна кількість опадів; забруднення дорожнього покриття у зв'язку з листопадом; ранкові заморозки, короткочасна ожеледь (часто проявляється на спорудах, що добре продуваються, – мостах, естакадах, віадуках тощо).

Навесні з початку сніготаяння на дорогах багато води, яка погіршує зчеплення шин з дорогою, в окремих випадках автомобіль може стати взагалі некерованим. При русі по воді гальмівні колодки змочуються водою і втрачають коефіцієнт тертя, тому гальма втрачають свою ефективність. Також навесні можливі й тумани. У цю пору року, у зв'язку з перезволоженням низу дорожнього покриття знижується її несуча здатність, що вимагає обмеження руху важких автомобілів.

Всі вищезазначені явища, що об'єднані в групу ***погодно-кліматичних чинників***, безпосередньо впливають не тільки на забезпечення безпеки дорожнього руху, а й на скоєння правопорушень у цій сфері.

Однак, слід зазначити, що переважна більшість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, пов'язана безпосередньо з діями людей. Результати досліджень, що проводяться у різних країнах, свідчать про те, що людський фактор, як причина присутній майже у 90-100% ДТП¹.

Як ми вже зазначали, дорожній рух є соціальним явищем, оскільки в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни, а саме пішоходи, пасажери та водії транспортних засобів. Він становить об'єктивно обумовлений процес просторового переміщення саме людей, а також

¹ Проведение периодического технического осмотра в странах ЕС // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gtostart.ru/ec>

транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми. Саме від їх кваліфікації, психофізіологічних особливостей (гостроти зору, спроможності розрізняти кольори, окоміру, реакції, уваги, емоційної стійкості, тобто здатності зберігати спокій у критичних ситуаціях), дисциплінованості, досвіду та майстерності керування транспортними засобами, залежить безпека дорожнього руху.

Тому головним та найважливішим серед чинників, що впливають на скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, є так званий **“людський” чинник.**

Таким чином, враховуючи зазначене вище, можна зробити висновок, що:

– по-перше, єдиною фактичною підставою застосування адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є вчинення проступку у цій сфері, тоді як реальне настання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху можливе лише за наявності трьох ознак: нормативної, фактичної та процесуальної;

– по-друге, адміністративному правопорушенню у сфері безпеки дорожнього руху властиві усі загальні ознаки адміністративного проступку – суспільна небезпечність, протиправність, винність, караність. Він також є діянням (дією або бездіяльністю), вчиненим деліктоздатним суб’єктом, проте ці ознаки мають свої особливості, які свідчать про своєрідність його як самостійного виду адміністративного проступку;

– по-третє, під адміністративним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно розуміти суспільно небезпечне, протиправне, винне (умисне або необережне) діяння (дія чи бездіяльність), яке порушує закріплені в адміністративному законодавстві права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови користування вулично-шляховою мережею і за яке законом передбачено адміністративну відповідальність;

– по-третє, серед чинників, що впливають на виникнення правопорушень у досліджуваній сфері слід виділяти технічний, дорожній, географічний, погодно-кліматичний та “людський” чинники.

2.2. Об'єктивні ознаки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

В адміністративно-правовій теорії прийнято виділяти фактичні та юридичні підстави адміністративної відповідальності. Фактичну підставу адміністративної відповідальності, як ми вже зазначили вище, становить адміністративне правопорушення, юридичною ж підставою адміністративної відповідальності є склад адміністративного правопорушення.

Під поняттям “склад адміністративного проступку” в теорії адміністративного права розуміють єдність встановлених законодавством про адміністративні правопорушення об'єктивних та суб'єктивних ознак, що характеризують конкретне суспільно небезпечне діяння як адміністративний проступок¹.

Як зазначає В. К. Колпаков, це абстрактний опис діяння (події, факту, яви-ща). Усі ознаки адміністративного проступку за юридичними властивостями поділяються на ті, які не мають юридичного значення і ті, які мають юридичне значення і входять до складу проступку (описані в законі) чи не входять до його складу, але які обтяжують, виключають чи пом'якшують відповідальність².

КУпАП визнає відсутність у діянні складу (сукупності суб'єктивних і об'єктивних ознак) адміністративного правопорушення як обставини, що виключає провадження у справах про адміністративні правопорушення. Тобто це означає, що діяння без таких ознак не є проступком.

Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, як і інші адміністративні проступки, також мають свій склад, який включає в себе елементи, що всебічно характеризують вчинене протиправне діяння. До цих елементів належать об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона. При цьому, для притягнення правопорушника до

¹ Административное право : учебник / под ред. Л. Л. Попова. – М. : Юристъ, 2002. – с. 318 – 319.

² Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – с. 252 – 253.

адміністративної відповідальності необхідна обов'язкова наявність у протиправному діянні всіх елементів складу правопорушення. Відсутність хоча б одного з них не дозволяє кваліфікувати діяння як адміністративне правопорушення, а отже, застосовувати адміністративні стягнення.

Одним із найважливіших елементів складу адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є об'єкт протиправного посягання. Саме із встановлення об'єкта протиправного посягання розпочинається здійснення кваліфікації адміністративного правопорушення.

Встановлення об'єкта адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху має важливе значення для виявлення характеру і ступеня суспільної небезпечності цього протиправного посягання, його правильної кваліфікації, відмежування від суміжних правопорушень тощо.

Протягом багатьох років у теорії права існує неспростовна теза про те, що об'єктом будь-якого правопорушення визнаються врегульовані нормами права суспільні відносини.

У чинному законодавстві поняття об'єкта адміністративного правопорушення не визначається, а натомість вказується приблизний перелік суспільних відносин, охоронюваних адміністративним законом. Так, у ст. 1 КУпАП зазначається, що завданням законодавства про адміністративні правопорушення є охорона особистих прав і свобод громадян, власності, а також прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, установленого порядку управління, державного і суспільного порядку. Більш стислий виклад об'єкта адміністративного правопорушення міститься в ст. 9 КУпАП, якою адміністративний проступок визначається як діяння, що посягає на державний або громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління¹. Аналіз адміністративного законодавства показує, що під його охорону підпадають лише

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

найважливіші та найбільш значущі для інтересів держави і суспільства відносини, яким протиправними посяганнями може бути завдано досить суттєвої шкоди.

Отже, об'єктом адміністративного правопорушення є суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного законодавства, охоронювані адміністративними санкціями з метою забезпечення нормального функціонування порядку управління, захисту власності, прав і свобод громадян.

Також велике значення має класифікація об'єктів адміністративних правопорушень, оскільки вона дозволяє більш чітко визначити об'єкт кожного діяння, його місце в загальній системі відносин, що охороняються адміністративними санкціями, його цінність.

Теорія адміністративного права України сприйняла з теорії радянського адміністративного права традиційну триступеневу класифікацію об'єктів проступків “по вертикалі” залежно від рівня їх узагальнення (загальний, родовий, безпосередній)¹. Прихильники чотириступеневої класифікації зазвичай вирізняють загальний, родовий, видовий і безпосередній об'єкти². Наявна також точка зору, що видовий об'єкт існує в межах родового і співвідноситься з ним як частина й ціле, або ж як вид із родом³. С. Г. Стеценко, підтримуючи триступеневу класифікацію, виділяє загальний, родовий, видовий об'єкти⁴.

¹ Адміністративне право України : [академ. курс : підруч. для студ. юрид. спец. ВНЗ] / [В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, Ю. П. Битяк, І. П. Голосніченко и др.]; под ред. В. Б. Авер'янова. — К. : Юридична думка, 2007. — Т. 1 : Загальна частина. — 2007. — с. 162; Административный процесс : [учебник] / Л. Л. Попов, Ю. И. Мигачев, С. В. Тихомиров. — М. : ТК Велби, изд-во Проспект, 2006. — с. 291; Стрельников А. В. Адміністративна відповідальність за порушення законодавства про рекламу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Стрельников Андрій Вікторович. — Одеса, 2004. — с. 37; Сорока Л. В. Адміністративна відповідальність за незаконний обіг наркотичних засобів та психотропних речовин : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Сорока Лариса Володимирівна — К., 2005. — с. 51.

² Берлач А. І. Адміністративне право України : [навч. посіб. для дист. навч] / А. І. Берлач. — К. : Ун.-т “Україна”, 2005. — с. 36; Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : [учеб. пособ., издательство второе, дополненное] / А. И. Миколенко. — Х. : Одиссей, 2006. — с. 61.

³ Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України : [навчальний посібник] / С. Т. Гончарук. — К. : Видавництво УАВС, 1995. — с. 49; 126. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія: соціально-правовий аспект, феномен і проблеми розвитку / О. І. Остапенко — Л. : ЛІВС, 1995. — с. 182.

⁴ Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. / Семен Григорович Стеценко. — К. : Атіка, 2007. — с. 230.

Як зазначають Ю. П. Битяк, В. М. Паращук, О. В. Дьяченко, загальним об'єктом адміністративних проступків є вся сукупність суспільних відносин, які охороняє законодавство про адміністративні правопорушення¹. На думку І. О. Сквирського, В. К. Шкарупи та інших, загальний об'єкт становлять відносини у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності держави². С. Г. Стеценко вважає, що загальний об'єкт – це всі суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного права³.

Враховуючи думки науковців, можна зробити висновок, що до загального об'єкта будь-якого складу адміністративного правопорушення (в тому числі у сфері безпеки дорожнього руху) будуть належати суспільні відносини, що урегульовані галузевими нормами, які охороняються адміністративно-правовою санкцією. Отже, загальний об'єкт – це система суспільних відносин, які охороняються законодавством про адміністративні правопорушення. В нашому випадку це суспільні відносини з приводу забезпечення громадської безпеки.

Розглядаючи загальноприйнятій у теорії адміністративного права підхід до побудови класифікації об'єктів адміністративних правопорушень, слід звернути увагу на позицію Т. О. Гуржія, який піддає обґрунтованій критиці логіко-методологічні засади здійснення класифікацій об'єктів за ступенем конкретизації суспільних відносин.

Він зазначає, що будь-яке поняття, отримане в результаті класифікації об'єктів адміністративного делікту, проведеної за ступенем їх узагальнення або конкретизації, не несе у собі жодної інформації про ознаки, за якими воно належить до даного виду. Увесь зміст наведеної класифікації зводиться до констатації того факту, що кожен наступний елемент послідовного логічного поділу поняття є вужчим за обсягом, ніж

¹ Адміністративне право України : підручник / [Ю. П. Битяк, В. М. Паращук, О. В. Дьяченко та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – с. 176.

² Адміністративне право України : навч. посіб. / за заг. ред. Т. О. Коломoeць, Г. Ю. Гулевської. – К. : Істина, 2008. – с. 84.

³ Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. / Семен Григорович Стеценко. – К. : Атіка, 2007. – с. 230.

попередній¹.

Окрім того, спостерігається її невідповідність головним логічним правилам такого поділу, а, відповідно, і самої класифікації:

1) порушується логічне правило поділу поняття, згідно із яким елементи поділу повинні виключати один одного. У даному випадку спостерігається навіть не часткове, а повне входження обсягів елементів поділу одного поняття до обсягу іншого. Наприклад, обсяг поняття видового об'єкта адміністративного делікту повністю включається до обсягу поняття родового об'єкта;

2) при класифікації за ступенем конкретизації об'єкта адміністративного делікту в одній площині розташовуються явища різного ступеню узагальнення, а, отже, і різного порядку. Таким чином, відбувається порушення правила безперервності поділу — перехід на конкретному етапі класифікації до понять іншого (більш високого чи низького порядку); порушується правило співмірності поділу, відповідно до якого сума обсягів членів поділу повинна дорівнювати обсягу подільного поняття. Оскільки, як уже зазначалося, обсяги одних членів поділу входять до обсягів інших, при класифікації за ступенем конкретизації об'єкта складу делікту має місце помилка, іменована „поділом з надлишковими членами”².

Висловлена Т. О. Гуржієм точка зору щодо необхідності відходу від таких традиційних для адміністративного права форм виразу, як “поняття загального (видового, родового, безпосереднього) об'єкту” або “загальним (видовим, родовим, безпосереднім) об'єктом є...”, і заміну їх на більш досконалі з формально-логічної точки зору: об'єкт адміністративного проступку; види об'єкту; підвиди об'єкту; об'єкт конкретного адміністративного проступку є доцільною, однак ми підтримуємо думку П.

¹ Гуржій Т. О. Логіко-філософські категорії і класифікація об'єктів адміністративного делікту / Т. О. Гуржій // Право України. – 2003. – №1. – С. 13–18.

² Там само – С. 14–16.

С. Берзіна¹ і вважаємо, що визначення загального об'єкта як усієї сукупності суспільних відносин, що охороняються адміністративним законом, є неправильним, оскільки остання є об'єктом адміністративно-правової охорони, який не тотожний об'єктові правопорушення. Саме тому об'єкт адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху пропонуємо класифікувати на родовий, видовий і безпосередній.

Родовим об'єктом проступків є однорідна група суспільних відносин, які складають невід'ємну і самостійну частину загального об'єкта, поділ якого на частини (родові об'єкти) може проводитися за різними підставами:

а) усю сукупність суспільних відносин, охоронюваних адміністративними санкціями, можна поділити на частини залежно від того, якою галуззю права вони регулюються. Отже, можна говорити про адміністративні, земельні, трудові та інші правовідносини;

б) як критерій класифікації можна використовувати галузь громадської діяльності, у якій складаються суспільні відносини. За цією ознакою можна виділити такі родові об'єкти, як відносини в сільському господарстві, промисловості, на транспорті тощо;

в) як критерій класифікації можна використовувати зміст охоронюваних суспільних відносин².

Як зазначає В. І. Жулев, для характеристики родового об'єкта проступків у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначити ті конкретні правовідносини, які регулюються і охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Аналіз цих норм свідчить, що вони спрямовані на суворе додержання порядку дорожнього руху, який забезпечує нормальну, ритмічну і чітку роботу автомобільного транспорту і цим створюють

¹ Берзін П. С. Незаконне використання засобів індивідуалізації учасників господарського обороту, товарів та послуг : аналіз складів злочину, передбаченого ст. 229 КК України : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.08 / Берзін Павло Сергійович. – К., 2004. – с. 29.

² Бугайчук К. Л. Адміністративні проступки: сутність та організаційно-правові заходи їх профілактики : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Бугайчук Костянтин Леонідович. – Х., 2002. – с. 43–44.

умови безпечного дорожнього руху¹.

О. Ю. Салманова, у свою чергу, наголошує, що для характеристики родового об'єкта правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначити ті конкретні правовідносини, які регулюються й охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Аналіз цих норм свідчить, що вони спрямовані на суворе додержання порядку дорожнього руху, який забезпечує нормальну, ритмічну й чітку роботу автомобільного транспорту і тим самим створюють умови безпечного дорожнього руху. Тобто родовим об'єктом зазначених проступків є безпека дорожнього руху².

Отже, родовим об'єктом адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суцільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху або безпосередньо сама безпека дорожнього руху.

А. В. Філіппов зазначає, що родовим об'єктом посягання всіх адміністративних правопорушень на транспорті, передбачених главою 10 КУпАП треба вважати нормальне та безпечне функціонування транспортної системи України³. З цією позицією автора важко погодитись, оскільки, на нашу думку, він дав визначення не родового, а видового об'єкта правопорушень на транспорті. Адже як справедливо зазначає О. І. Миколенко, адміністративні проступки залежно від родового об'єкта посягання розміщені по главам в Особливій частині КУпАП⁴.

Оскільки глава 10 називається “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку”, то родовий об'єкт правопорушень, передбачених цією главою, доцільно визначати

¹ Жулев В. И. Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения / В. И. Жулев, В. П. Митин. – М., 1979. – с. 20.

² Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / О. Ю. Салманова. – Харків, 2002. – с. 149–150.

³ Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за порушення, що посягають на безпеку цивільної авіації : дискусійні питання / А. В. Філіппов // Юридична Україна. – 2006. – № 6. – с. 27.

⁴ Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учеб. пособ. / Александр Иванович Миколенко, – Х. : Одиссей, 2004. – с. 61.

спираючись саме на категорії “транспорт”, “шляхове господарство”, “зв’язок”.

Виходячи з викладеного родовий об’єкт правопорушень, передбачених главою 10, доцільно визначати як суспільні відносини у сфері нормального та безпечного функціонування транспорту, шляхового господарства і зв’язку.

З приводу родового об’єкта безпосередньо правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху слід наголосити, що недоліком українського деліктного законодавства є недостатня його структурованість (зокрема КУпАП), оскільки це ускладнює користування ним для осіб, що не мають юридичної освіти і це йде врозріз зі стандартами нормопроекування Європейського Союзу¹.

Слід зазначити, що охорона суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху на родовому та видовому рівнях здійснюється у системі норм КУпАП, а саме у ст.ст. 80 та 81 (Глава 7); 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140 (Глава 10) та 188-28 (Глава 15).

Як бачимо, при кодифікації адміністративного законодавства для класифікації всього масиву складів адміністративних правопорушень, законодавець здійснив класифікацію складів за декількома підставами. Це призвело до того, що правопорушення, що посягають на єдиний родовий об’єкт, виявилися в різних главах. Переважна більшість цих правопорушень містить Глава 10 КУпАП – ст.ст. 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140. Однак необхідно зауважити, що Глава 10 КУпАП називається “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку”. Як бачимо, у чинному КУпАП застосовано архаїчний підхід до визначення родового об’єкта адміністративного правопорушення, оскільки ця глава охоплює декілька

¹ Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за порушення, що посягають на безпеку цивільної авіації : дискусійні питання / А. В. Філіппов // Юридична Україна. – 2006. – № 6. – с. 26; Единбурзька Європейська Рада, “Висновки керівництва” // Бюлетень Європейської Ради. – 1992. – № 12. – с. 21.

різних за своїм змістом видів суспільних відносин, не тільки у сфері дорожнього руху, а й в галузі шляхового господарства, в галузі зв'язку.

На наш погляд враховуючи суспільну шкідливість адміністративних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху, а також з метою полегшення правозастосовної практики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та приведення норм адміністративного законодавства до міжнародних стандартів, доцільно було б розподілити правопорушення, зазначені у главі 10 КУпАП за їх родовими об'єктами, що, в свою чергу, стане щаблюною на шляху вдосконалення юридичної техніки у сфері формування адміністративного законодавства. Саме відмежування ст.ст. 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140 з Глави 10 КУпАП, на наш погляд є прийнятним рішенням для виділення їх в окрему групу адміністративних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху.

Тому, ми вважаємо, що зазначені статті необхідно виділити в окрему Главу КУпАП, яку слід назвати “Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху”.

В межах родового об'єкта адміністративного правопорушення вбачаємо доцільним виділення видового і безпосередніх об'єктів.

Під видовим об'єктом розуміється група однорідних або тотожних відносин, що охороняються адміністративним правом. Д. Н. Бахрах зазначає, що видовий об'єкт – це різновид родового, специфічна група суспільних відносин, спільних для кола проступків одного роду¹.

Видовий об'єкт адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху становить собою більш вузьку та відносно відокремлену групу суспільних відносин. Такий об'єкт складають охоронювані санкціями адміністративно-деліктних норм правовідносини у сфері

¹ Бахрах Д. Н. Административное право России : [учебник для вузов / Д. Н. Бахрах. - М. : НОРМА, 2000. – с. 491

безпеки дорожнього руху, проти яких спрямовано суспільно небезпечне діяння і яким воно може заподіяти або заподіює шкоду.

Подальша конкретизація об'єктів адміністративних правопорушень приводить дослідника до визначення поняття безпосереднього об'єкту конкретних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Об'єктом конкретного адміністративного проступку є суспільні відносини, на цілісність яких посягає конкретне протиправне діяння (наприклад, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди). До об'єкта конкретного протиправного посягання законодавець відносить лише ті суспільні відносини, проти яких воно безпосередньо направлене. Законодавча вказівка на об'єкти окремих адміністративних проступків має місце у адміністративно-деліктних нормах, закріплених Особливою частиною КУАП та іншими нормативно-правовими актами.

Тому безпосереднім об'єктом адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суспільні відносини, що складаються безпосередньо у сфері безпеки дорожнього руху та взяті під охорону конкретною статтею КУАП. Тобто це ті конкретні суспільні відносини, яким може завдати шкоди особа, винна у порушенні вимог законодавства про дорожній рух.

Перейдемо до розгляду наступного елемента адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху - об'єктивної сторони. Об'єктивну сторону адміністративних правопорушень складають ознаки, що характеризують зовнішню поведінку порушника¹.

З практичної точки зору, важливість дослідження об'єктивної сторони правопорушень у досліджуваній сфері пояснюється тим, що від точного встановлення всіх елементів залежить правильна кваліфікація протиправного діяння, а відповідно і рівень законності під час забезпечення безпеки дорожнього руху.

¹ Замосковцев П. В. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел : учеб. пособ. / П. В. Замосковцев, А. И. Коробеев. – Хабаровск : Хабаровская высшая школа МВД СССР. – с. 26; Михайленко О. Р. Основи держави і права / Михайленко О. Р. – К. : Феміна, 1995. – с. 96; Скакун О. Ф. Теория государства и права: учеб. [для студ. вузов] / Ольга Федоровна Скакун. – Х. : Консум, 2000. – с. 458.

Оскільки тільки акт зовнішньої вольової поведінки людини, який виявляється через вчинення суспільно небезпечного діяння (дії або бездіяльності), розглядається як правопорушення, то аналіз об'єктивної сторони має важливе значення для юридичної оцінки будь-якого правопорушення. Об'єктивна сторона – досить складне правове поняття, з яким, як правило, пов'язують зовнішній бік протиправного посягання на суспільні відносини, охоронювані законом.

В адміністративно-правовій науці ознаки об'єктивної сторони адміністративного делікту прийнято поділяти на обов'язкові та факультативні.

До обов'язкових ознак віднесено діяння (дія чи бездіяльність), до факультативних ознак: наслідки (школа від учиненого посягання), причинний зв'язок між діянням та шкідливими наслідками, а також час, місце, спосіб, засоби та знаряддя вчиненого правопорушення¹.

У науці перераховані ознаки прийнято поділяти на обов'язкові та факультативні. Аналіз наукової літератури свідчить, що цілком справедливо до обов'язкових ознак об'єктивної сторони відносять діяння, оскільки без нього немає і адміністративного правопорушення. Автор дослідженні обстоює позицію, згідно з якою будь-який протиправний вплив вільного волевиявлення особи на охоронювані адміністративним законом соціальні цінності є комплексним процесом, що містить вчинюване діяння (дію, бездіяльність) та його суспільно небезпечні наслідки. Щодо факультативних ознак, то їх слід виявляти та враховувати в процесі розгляду кожного окремого адміністративного правопорушення, бо вони часто чинять суттєвий вплив на кваліфікацію діяння.

Об'єктивну сторону адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху складають протиправні діяння, що полягають у порушенні правил, що забезпечують безпечне функціонування

¹ Додін Є. В. Гарантії законності адміністративної відповідальності / Євгеній Васильович Додін. – К. : Знання, 1976. – с. 10; Бельський В. А. О сущности нарушений общественного порядка / В. А. Бельский // Вестник Московского ун-та. – 1970. – № 6. – с. 67–69; Шишов О. Ф. Преступление и административный проступок : учеб. пособ. / О Ф. Шишов. – М. : ВЮЗИ, 1967. – с. 68.

транспортних засобів, а в окремих випадках – прямо передбачені законом у зв'язку з цим шкідливі наслідки, а також причиний зв'язок між порушником законодавства у сфері дорожнього руху та наслідками, що настали при цьому.

Адміністративно-протиправні дії, будучи активною формою зовнішнього прояву протиправної поведінки суб'єкта, обов'язково характеризується рисами свідомості. Тому не є адміністративно-протиправною дією інстинктивні чи рефлексорні рухи особи, оскільки у таких випадках протиправний характер поведінки нею не усвідомлюється і не може усвідомлюватися.

Розглядаючи протиправне діяння як основну ознаку об'єктивної сторони складу адміністративного правопорушення, слід зазначити, що воно може проявлятися у формі дії або бездіяльності. Дія – це активна форма поведінки особи. Переважна більшість проступків вчиняється за допомогою відповідних активних дій. Бездіяльність – це пасивна поведінка, невиконання відповідних обов'язків, що покладаються на особу відповідними правовими актами. Діяння, пов'язані з правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху, зовні можуть проявлятися як у формі дії (перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал світлофора тощо), так і бездіяльності (ненадання переваги в русі пішоходам, рух у темну пору доби без увімкненого світла фар, неувімкнення покажчика повороту під час здійснення маневру тощо).

Але, вважаємо до обов'язкових ознак необхідно також відносити місце та наслідки (шкоду від скоєного посягання).

Нерідко у складі проступку присутня ознака місця. Частіше йдеться про визначення території, де діють особливі правила поведіння: проїзна частина доріг, стоянка, пішохідний перехід, тротуари, пішохідні доріжки (ч. 1 ст. 122 КУпАП – порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил стоянки, проїзду пішохідних переходів, порушення заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками); перехрестя (ч. 2 ст. 122 КУпАП – порушення правил проїзду перехресть);

безпосереднє місце ДТП (ст. 122-4 КУпАП – залишення місця дорожньо-транспортної пригоди); залізничні переїзди (ст. 123 КУпАП – порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів); невстановлені місця проїзної частини (ч. 1 ст. 127 КУпАП – перехід пішоходами проїзної частини у невстановлених місцях); підприємства, організації (ч. 1 ст. 128-1 КУпАП – порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах та організаціях усіх форм власності...); автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди (ст. 132-1 КУпАП – порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами); визначений маршрут руху, автостанція, автовокзал (ч. 3 ст. 133-1 КУпАП – відхилення від визначеного маршруту автобуса або маршрутного таксомотора, не заїзд на автостанцію (автовокзал), якщо такий заїзд передбачений розкладом руху...).

Розглядаючи питання про наслідки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, слід зазначити, що склад проступку може бути матеріальними або формальним.

Матеріальним складом вважається такий склад, об'єктивна сторона якого включає не тільки дії чи бездіяльність, але й наслідки, що знаходяться в причинному зв'язку з ними. Отже, якщо певні дії чи бездіяльність не спричинили описаних у правовій нормі наслідків, то відповідальність за їхнє вчинення не застосовується.

За конструкцією об'єктивної сторони до матеріальних належить лише декілька складів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Наприклад, правопорушення, передбачене ч. 4 ст. 122 КУпАП, може вважатися закінченим лише за умови настання певних шкідливих наслідків – створення аварійної обстановки, а отже, його склад є матеріальним. Відповідно, у процесі встановлення ознак об'єктивної сторони правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 122 КУпАП, суб'єкт адміністративно-правової кваліфікації, окрім факту вчинення водієм

порушення Правил дорожнього руху, зазначеного у диспозиції цієї статті, має констатувати наявність аварійної обстановки та причинного зв'язку між нею та порушенням відповідних ПДР.

Формальним складом називається такий склад, об'єктивна сторона якого складається тільки з діяння (дії чи бездіяльності). Більшість складів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, є формальними: порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ст. 121); невиконання водіями вимог про зупинку (ст. 122-2) тощо.

Наслідки після скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху характеризуються пораненням людей, матеріальним збитком від пошкоджень транспортних засобів, вантажів, дорожніх та інших споруд, виплатою допомоги з інвалідності або тимчасової непрацездатності потерпілим при ДТП та інше. Поняття ДТП визначено у п. 1.10 Правил дорожнього руху та трактується, як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або пораненні люди чи – завданні матеріальні збитки¹.

Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху завершуються настанням суспільно небезпечних наслідків, що в переважній більшості адміністративно-правових норм отримало чітке окреслення через ступінь фізичної шкоди, завданої потерпілому. Заподіяння легкої тяжкості тілесних ушкоджень, інших матеріальних наслідків перетворюють порушення правил безпеки дорожнього руху в закінчене правопорушення.

Час, спосіб, засоби, обстановка та знаряддя вчинення проступків можуть бути обов'язковими ознаками, якщо вони входять до конкретного складу проступку. Спосіб учинення адміністративного проступку, вказуючи на заходи і методи, що застосовуються суб'єктом під час здійснення протиправних діянь, призначений для виконання дії і досягнення результату. Наприклад, самовільне знімання, закриття чи

¹ Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху (ст. 139), порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортного засобу (ст. 124).

Таким чином, враховуючи викладене вище, вважаємо за необхідне зазначити:

– по-перше, об'єкт адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно класифікувати на родовий, видовий і безпосередній. Під безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід розуміти ті конкретні суспільні відносини, яким може завдати шкоди особа, винна у порушенні вимог законодавства про дорожній рух;

– по-друге, враховуючи особливості родового об'єкта адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також їх суспільну шкідливість, необхідно виділити ці правопорушення в окрему главу КУпАП під назвою “Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху”;

– по-четверте, адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають характерні об'єктивні ознаки, серед яких: а) здійснюються як у формі дії, так і бездіяльності; б) пов'язані з порушенням вимог законодавства про дорожній рух; в) є суспільно небезпечними діями; г) є винними діями і можуть бути здійснюваними як умисно, так і необережно; д) є караними діями; е) завжди пов'язані з дорожнім рухом;

– по-п'яте, адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху може бути вчинено як у формі дії (наприклад, порушення правил проїзду залізничних переїздів, пошкодження транспортних засобів, керування транспортним засобом у стані сп'яніння тощо), так і у формі бездіяльності (наприклад, невиконання законних вимог посадових осіб ДАІ);

– по-шосте, обов'язковою ознакою об'єктивної сторони адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є місце та наслідки скоєного правопорушення.

2.3. Суб'єктивні ознаки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

Чинний КУпАП не дає чіткого визначення суб'єкта адміністративного правопорушення. У сучасній адміністративно-правовій науці узагальненого визначення також немає, автори по-різному підходять до визначення суб'єкта адміністративного правопорушення. Так, А. Т. Комзюк та В. В. Зуй визначають суб'єкт як фізичну особу, яка досягла на момент вчинення проступку віку, з якого настає адміністративна відповідальність¹. Л. В. Коваль стверджував, що суб'єктом протиправного діяння є фізична особа – людина в стані дієздатності й осудності².

Цікавою є думка О. І. Миколенка, який вважає, що суб'єкт правопорушення це особа, яка вчинила проступок і яку на основі чинного законодавства можна притягти до адміністративної відповідальності. У цьому визначенні він не конкретизує поняття “особа”, але тут же зауважує, що існування адміністративної відповідальності юридичних осіб – це факт реальної дійсності, який потребує чіткої правової регламентації³.

В. К. Колпаков слушно зауважує, що “У КУпАП не вживається термін “фізична особа”, а використовується термін “особа”. Це дає змогу припустити, що суб'єктом адміністративного правопорушення може бути і юридична особа”⁴. У зв'язку з цим є цікавою точка зору Є. В. Додіна⁵, О. Л. Жильцова⁶, О. Т. Зими¹, М. В. Костіва², які обґрунтовують

¹ Адміністративна відповідальність в Україні : [навч. посібник] / за заг. ред. А. Т. Комзюка. – Харків : Право, 1998. – с. 18; Административное право Украины : [учебник для студентов высш. учеб. заведений юрид. спец] / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцкий, В. Н. Гарашук и др.]; под ред. Ю. П. Битяка. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – Х. : Право, 2003. – с. 181-189.

² Коваль Л. В. Адміністративне право : [підручник] / Л. В. Коваль. – К., 1998. – с. 136.

³ Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : [учеб. пособ., издательство второе, дополненное] / А. И. Миколенко. – Х. : Одиссей, 2006. – с. 68-69.

⁴ Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – с. 265.

⁵ Додін Є. В. Удосконалення законодавства про адміністративну відповідальність юридичних осіб / Є. В. Додін // Концепція розвитку законодавства України. – К., 1996. – С. 114–115.

⁶ Жильцов О. Л. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : процесуально - правовий аспект : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О. Л. Жильцов. – Запоріжжя : Запорізький юридичний інститут Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, 2006. – 19 с.

об'єктивну необхідність існування в умовах демократичних перетворень та розбудови ринкових відносин в Україні адміністративної відповідальності юридичних осіб.

Зважаючи на зміст ст. 14-1 КУпАП слід звернути увагу на те, що за чинним кодексом юридична особа не може бути притягнута до адміністративної відповідальності (у зв'язку з чим рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010³ зазначена стаття була визнана неконституційною), хоча така відповідальність встановлюється іншими законами. З нашої точки зору було б доцільно в новому КУпАП офіційно визнати юридичну особу суб'єктом адміністративної відповідальності.

Аналіз відповідних статей КУпАП дозволяє дійти висновку, що суб'єктом адміністративного правопорушення є фізична особа, яка вчинила правопорушення, за умови, що вона досягла віку притягнення до адміністративної відповідальності. Для суб'єкта адміністративного правопорушення характерні такі ознаки: досягнення встановленого законом віку, тобто наявність у неї адміністративної деліктоздатності. Сюди включається також вимога про осудність цієї особи.

Дослідивши праці вітчизняних правників-адміністративістів, спираючись на аналіз статей КУпАП і погоджуючись із твердженнями професорів В. К. Колпакова та А. С. Васильєва, можна виділити такі види суб'єктів адміністративного проступку:

- загальний суб'єкт – це осудна фізична особа, яка досягла на момент його вчинення 16 років⁴;
- спеціальний суб'єкт – це особа, що характеризується ознаками, наявність яких дає змогу притягнути його до адміністративної

¹ Зима О. Т. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О. Т. Зима. – Х., 2001. – 19 с.

² Костів М. В. Адміністративна правосуб'єктність юридичних осіб : теоретичні та практичні аспекти : [монографія] / М. В. Костів. – Л. : ПП Лукашук В. С., 2006. – 129 с.

³ Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 р. № 23-рп/2010 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 101. – Стор. 128, Ст. 3639.

⁴ Берлач А. І. Адміністративне право України : [навч. посіб. для дист. навч.] / А. І. Берлач. – К. : Ун.-т “Україна”, 2005. – с. 158.

відповідальності за вчинення ним певного адміністративного проступку. Для спеціального суб'єкта повинна бути ще й наявність спеціального правового статусу (наприклад, державного посадовця);

– особливий суб'єкт – це особа, що характеризується ознаками, які впливають на особливості притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності (наприклад, спеціального суб'єкта підприємництва)¹.

Визнання суб'єктом фізичної особи пов'язано з принципом персоніфікації та особистої відповідальності цієї особи за вчинене нею правопорушення. Це пояснюється необхідністю з'ясування особливості правопорушника, а при призначенні покарання – врахування суб'єктивних чинників, що пом'якшують чи обтяжують його вину. Персональний підхід до виявлення особливостей кожного суб'єкта правопорушення дозволяє цілеспрямовано проводити профілактичну роботу, а також призначати індивідуальне покарання кожному із учасників, особливо групових правопорушень.

Варто відмітити, що суб'єкт адміністративної відповідальності повинен відповідати загальним і спеціальним вимогам. До перших відносяться вимоги щодо осудності.

У законодавстві про адміністративні проступки не розкрито поняття осудності – воно впливає з визначення неосудності, закріпленого в ст. 20 КУпАП. Відповідно осудність – це здатність особи усвідомлювати свої дії й керувати ними, а отже й нести за них відповідальність².

У літературі зазначено, що стан осудності – це норма, що ґрунтується на чіткому науковому розумінні закономірностей соціально-психологічного розвитку людини, згідно з яким вона проходить певні етапи.

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : наук.-практ. коментар / за заг.ред. А. С. Васильєва, О. І. Миколенка. – Х. : Одісей, 2010. – с. 47; Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К., 2005. – с. 282.

² Адміністративна відповідальність в Україні / [Комзюк А. Т., Гуменюк В. К., Джагунов Г. В. та ін.] ; за заг. ред. А. Т. Комзюка. – [3-те вид., доопрацьов.] – Х : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – с. 20.

Осудність відображає типові риси цього розвитку, щось загальне в осіб різних вікових груп. Вважають, що людина з нормальною психікою під час вчинення протиправного діяння завжди є осудною. Психічно ж хворий «вступає у важкі, шкідливі зіткнення як із природою, так і з людьми», а вчинений ним протиправний акт є проявом психічної хвороби. Тому така особа, незалежно від характеру вчиненого нею правопорушення та наслідків, що настали, не може бути визнана винною¹.

Поняття осудності характеризується обов'язковою наявністю двох основних аспектів, що визначаються об'єктивними психічними властивостями особи – інтелектуальною та вольовою ознаками. Інтелектуальна ознака осудності передбачає можливість суб'єкта критично (аналітично) сприймати навколишню дійсність. До обсягу критичного (аналітичного) сприйняття дійсності в правовій науці відносять усвідомлення особою як фактичної сторони своєї поведінки: діяння, наслідків та причинового зв'язку між ними, так і суспільно шкідливого характеру вчиненого діяння. Вольова ознака полягає в здатності особи свідомо контролювати свої вчинки, активно керувати ними, долати перепони на шляху до поставленої мети. У вольових діях (бездіяльності) особи набуває відображення її ставлення до зовнішнього середовища, виявляє себе активна роль свідомості. Відсутність на момент вчинення протиправного діяння хоча б однієї з наведених ознак, якими характеризується суб'єкт, автоматично свідчить про його неосудність².

Як зазначає Т. О. Гуржій, «... стан, у якому перебуває особа (неосудність або осудність), слід також ураховувати й після вчинення особою адміністративного делікту, до винесення рішення у справі компетентним органом (особою)». Так, якщо особа, хоча й перебувала у стані осудності на момент учинення нею протиправного діяння, проте захворіла на психічний розлад до прийняття компетентним органом

¹ Грибанова М. Правосуб'єктні підстави адміністративної відповідальності фізичних осіб / М. Грибанова // Право України. – 2001. – № 12. – с. 40.

² Гуржій Т. О. Встановлення ознак суб'єкта адміністративного делікту в процесі адміністративно-правової кваліфікації / Т. О. Гуржій // Право України. – 2003 – № 5. – с. 76.

(особою) рішення у справі і, як наслідок, утратила здатність усвідомлювати свої дії (бездіяльність), накладення на неї адміністративного стягнення навряд чи допоможе досягти основних цілей покарання – виховання особи в дусі дотримання законів України, поваги до правил співжиття тощо, вказаних у ст. 23 КУпАП¹.

Необхідно зазначити, що дія правил дорожнього руху поширюється на усіх громадян України, посадових осіб, органи державної влади, громадські організації, іноземців та осіб без громадянства. Усі вони, так чи інакше, можуть бути суб'єктами правовідносин у сфері дорожнього руху.

Проте поширене тлумачення „суб'єкт проступку” охоплює лише загальні ознаки, не відзначаючи специфіку, характерні особливості правового стану суб'єктів адміністративних проступків у сфері дорожнього руху, не сприяє вирішенню проблем, що виникають у практичній діяльності під час здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. Ці обставини обумовлюють необхідність більш глибокого аналізу поняття „суб'єкт адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху”.

Основною ознакою, що характеризує якісне становище суб'єкта цих проступків, є належність особи до учасників дорожнього руху. Ними визнаються водії, пішоходи, пасажери, погоничі тварин, велосипедисти.

Водій – це особа, яка фактично керує механічним чи не механічним транспортним засобом, або погонич тварин, який веде їх за повід. Це найбільш поширені суб'єкти проступків, що аналізуються.

Автор поділяє думку В. І. Жулева і В. П. Мітіна, які вважають особу суб'єктом проступку у сфері безпеки дорожнього руху, коли вона сама керує автомобілем, а також тоді, коли, „здійснюючи керування паралельно з учнем-водієм, вона навчає учня керуванню транспортним засобом..., сидячи з ним в автомобілі під час руху”².

¹ Гуржій Т. О. Встановлення ознак суб'єкта адміністративного делікту в процесі адміністративно-правової кваліфікації / Т. О. Гуржій // Право України. – 2003 – № 5. – с. 76.

² Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М., Юр. лит. – 1989. – с. 23.

Р. Ярова виділяє такі основні особливості водіїв автотранспортних засобів як суб'єктів адміністративної відповідальності¹:

- адміністративна відповідальність водіїв настає за порушення ПДР;
- притягнення до адміністративної відповідальності регулюється нормами адміністративного права, зокрема КУпАП, ПДР та іншими нормативно-правовими актами;
- водії є спеціальними суб'єктами адміністративної відповідальності і несуть підвищену відповідальність у порівнянні з іншими учасниками дорожнього руху;
- суб'єктом накладення адміністративних стягнень є суд;
- між правопорушником і суб'єктом, що притягає до відповідальності, повинні бути відсутні відносини субординації;
- до правопорушників застосовуються такі засоби адміністративних стягнень, як попередження; штраф; громадські роботи; позбавлення права керування транспортним засобом та адміністративний арешт.

Пішоходи – найбільш численна і неорганізована група учасників дорожнього руху. Пішоходом може бути будь-яка особа, яка відповідає загальним вимогам до суб'єкта адміністративного проступку, яка перебуває поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюють також осіб, які рухаються в інвалідних візках без двигуна, ведуть по дорозі велосипед, мопед, мотоцикл, везуть сани, візок, дитячу чи інвалідну коляску. Суб'єктом проступку може бути визнано і пішохода, що чекає на автобус, трамвай тощо поза встановленого місця зупинки.

До пішоходів відносять також осіб, які рухаються дорогами в організованих колонах (у тому числі військовослужбовці і групи дітей дошкільного віку у супроводі вихователів). У цих випадках суб'єктом

¹ Ярова Р. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів / Р. Ярова // Юридична Україна. – 2006. – № 3 (39). – с. 50.

проступку, що посягає на безпеку дорожнього руху, визнають осіб, відповідальних за організацію руху колон.

Пасажири – це особи, що перебувають у салоні, кузові чи кабіні транспортного засобу і не причетні до керування ним.

Розглянувши перший вид суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, до яких належать безпосередньо учасники дорожнього руху, перейдемо до розгляду другого виду суб'єктів цих правопорушень, а саме посадових осіб.

Суб'єктами адміністративних проступків у сфері дорожнього руху, відповідно до чинного законодавства, можуть бути також особи, які безпосередньо не беруть участі у дорожньому русі. До них належать: керівники підприємств, установ, організацій, інші посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів. Вони несуть відповідальність за випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли державний технічний огляд або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів тощо (ст. 128), за допущення до керування транспортними засобами водіїв, що перебувають у стані сп'яніння чи тих, що не мають права на керування транспортними засобами (ст. 129); б) посадові особи, до компетенції яких входить відповідальність за додержання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Ці особи несуть відповідальність 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 будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд (ст. 128-1).

До посадових осіб за адміністративні делікти (в тому числі і у сфері дорожнього руху) застосовуються більш суворі штрафні санкції, ніж до громадян.

Окрему увагу маємо звернути на питання адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Чинний КУпАП визнає суб'єктами адміністративної відповідальності тільки фізичних осіб. Зазначений підхід пов'язаний із позицією розробників КпАП СРСР, що ґрунтувалася на Указі Президії Верховної Ради СРСР від 21 червня 1961 р. “Про подальше обмеження застосування штрафів, що накладаються в адміністративному порядку”, яким відмінено накладення штрафів в адміністративному порядку на установи, підприємства і організації, а також заборонено віднесення накладених на посадовців штрафів за рахунок установ, підприємств і організацій.

Відсутність у радянський період закріпленої в Кодексі про адміністративні правопорушення адміністративної відповідальності юридичних осіб є логічною у зв'язку з тим, що всі підприємства, установи і організації, що займалися господарською діяльністю, були державними. Найбільш ефективним у такій ситуації може бути лише збільшення особистої відповідальності посадовців та інших працівників цієї організації.

Проте не можна стверджувати, що інститут адміністративної відповідальності юридичних осіб на той час був повністю відсутній. Юридичні особи визнавалися суб'єктами адміністративних правопорушень, передбачених іншими нормативно-правовими актами. Так, наприклад, Митний кодекс СРСР 1991 року передбачав відповідальність підприємств і організацій за порушення митних правил, за винятком випадків, коли правопорушення сталося внаслідок непереборної сили або неправомірних дій посадовців митних органів СРСР.

Крім того, існували акти, які опосередковано свідчать про наявність інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб у законодавстві. Як приклад можна навести Указ Президії Верховної Ради СРСР від 19 лютого 1981 року Х2 3942-Х “Про порядок введення в дію законодавства Союзу РСР і Союзних Республік про адміністративні правопорушення”, який встановлював, що “набуття чинності Основ не зачіпає чинних актів законодавства з питань відповідальності юридичних осіб в адміністративному порядку”¹.

Ю. П. Битяк вважає, що положення чинного законодавства яскраво свідчать про те, що чинне законодавство України, на відміну від положень КУпАП передбачає відповідальність не тільки фізичних, а й юридичних осіб².

Значні соціально-економічні перетворення в країні вплинули на всі сторони життя суспільства і держави. Сьогодні провадить діяльність велика кількість юридичних осіб у всьому розмаїтті своїх організаційно-правових форм. Нові реалії потребують перегляду цілого кола відносин, що складаються між державними органами і юридичними особами.

Особливого значення у зв'язку з цим набуває інститут адміністративної відповідальності юридичних осіб, покликаний закріпити правові механізми регулювання відносин, пов'язаних із притягненням до відповідальності за правопорушення в різних сферах, вчинені колективними суб'єктами.

Багато країн, зіткнувшись із різким зростанням кількості правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, вчинюваних колективними суб'єктами, пішли шляхом закріплення інституту відповідальності юридичних осіб (як кримінальної, так і адміністративної). Адміністративна відповідальність юридичних осіб встановлена в Німеччині, Італії та Португалії. Широко цей інститут використовується і в

¹ Костів М. В. Адміністративна правосуб'єктність юридичних осіб : теоретичні та практичні аспекти : [монографія] / М. В. Костів. – Л. : ПП Лукашук В. С., 2006. – с. 32.

² Битяк Ю. П. Административное право Украины : [учебник, 2-е изд., перераб. и допол.] / Ю. П. Битяк. – Х. : Право, 2003. – с. 194-197.

юридичній практиці Європейського Союзу¹. У пострадянських країнах юридичних осіб визнано суб'єктами адміністративного правопорушення відповідними положеннями нових Кодексів про адміністративні правопорушення Російської Федерації², Республіки Білорусь³, Азербайджанської республіки⁴, Республіки Казахстан⁵.

Отже, означений інститут адміністративного права є ефективним, про що свідчить практика його існування й застосування у розвинених іноземних державах. Актуальність розвитку інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб в Україні визначена необхідністю гармонізації та інтеграції українського й міжнародного законодавств.

Неоднозначне ставлення до юридичних осіб як суб'єктів адміністративного правопорушення відмічається у вчених-адміністративістів. Так, В. М. Бесчастний до суб'єктів адміністративного правопорушення відносить на ряду з фізичними і юридичні особи. При цьому він зазначає: «Юридичні особи в такій якості – це різні організації незалежно від форм власності, що підлягають адміністративній юрисдикції України»⁶.

Дещо помірковано до цього питання ставиться В. К. Колпаков. Він пише, що «суб'єктом адміністративного правопорушення може бути і юридична особа. Такий висновок, – продовжує він, – небезпідставний, оскільки за рамками КУпАП діє досить велика група норм, що встановлюють відповідальність осіб за вчинення протиправних дій. І хоча такі дії не віднесені законодавцем до адміністративних правопорушень, а

¹ Иванов Л. Административная ответственность юридических лиц / Л. Иванов // Закон. – 1998. – № 9. – с. 88–92; Стефанюк В. Інститут адміністративної відповідальності юридичних осіб : проблеми теорії та практики / В. Стефанюк, І. Голосніченко, Г. Михеєнко // Право України. – 1999. – № 9 – с. 6–9.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : [постатейный научно-практический комментарий] / [ред. А.П. Шергин]. – М. : ЗАО “Библиотечка “Российской газеты”, 2002. – 640 с.

³ Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : [текст Кодекса по состоянию на 24 сентября 2004 г.]. – Минск : Амалфея, 2004. – 27 с.

⁴ Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках [Электронный ресурс]. – Режим доступа : // www.vescc.com.

⁵ Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.zakon.kz/doc/lawer>.

⁶ Бесчастний В. М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху : монографія / В. М. Бесчастний. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Дідоренка, 2011. – с. 240.

відповідальність за них не названа адміністративною, вони мають найважливіші їхні ознаки. Це, наприклад, - зазначає він, - норми, що встановлюють відповідальність об'єднань громадян (ст.ст. 28-32 Закону України "Про об'єднання громадян" від 16 червня 1992 р.). Саме ця обставина дозволяє дослідникам вказувати на існування інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб. Разом з тим, Колпаков В. К. зазначає, що "чинний КУпАП однозначно визначає суб'єктом проступку винятково фізичну особу. Про це, зокрема, свідчать його ознаки, закріплені нормативно у Кодексі України про адміністративні правопорушення"¹.

На даний момент прямої вказівки КУпАП на те, що юридичні особи можуть бути суб'єктами адміністративної відповідальності і не існує. Але є закріплені в законодавчих актах України, що відрізняються одна від одної процедури провадження по справах про адміністративні правопорушення вчинених в окремих сферах господарської, підприємницької діяльності. Умовно ці сфери, або адміністративні правопорушення в них, можна розділити на три групи: 1) правопорушення в сфері зовнішньоторговельних фіскальних інтересів держави, пов'язані з порушенням правил переміщення товарів і транспортних засобів юридичними особами через митний кордон України; 2) правопорушення в сфері внутрішньої політики, пов'язані зі сплатою юридичними особами податків, зборів й інших обов'язкових платежів; 3) адміністративні правопорушення вчинені юридичними особами в сфері інших видів загальногосподарської діяльності (будівництво, експлуатація спецбудівель, користування природними ресурсами, навколишнім середовищем тощо).

Як відомо, юридична особа є суб'єктом цивільно-правових відносин (Глава 7 Цивільного кодексу України)². Виходячи з загального поняття адміністративного правопорушення, у конкретному випадку подібні

¹ Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – с. 277-278.

² Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

ознаки юридичної особи, на наш погляд, можуть бути запозичені і використані для його класифікаційної характеристики як суб'єкта адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Аналіз світового досвіду засвідчує, що багато країн, зіткнувшись з різким зростанням правопорушень юридичних осіб у сфері безпеки дорожнього руху, пішли шляхом освоєння інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб. Серед таких країн – Німеччина, Італія, Португалія, Росія, Угорщина, Чехія, Польща. Найширшим чином цей інститут використовується і в юридичній практиці Європейського Союзу.

Окремо зазначимо, що найпоширенішою мірою покарання за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є адміністративне стягнення у вигляді штрафу, що накладається відповідно до закону органом державного управління. Вони застосовуються в адміністративному порядку щодо юридичних та фізичних осіб у Польщі, Чехії, Угорщині або тільки щодо фізичних осіб (громадян і посадових осіб) в Україні та Білорусі. Порядок їх накладення і стягнення має свої особливості в кожній державі Східної Європи. Таким чином, простежується певна світова тенденція в рішенні даного питання.

Запровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, на нашу думку, є обґрунтованою та виправданою. Вважаємо, що адміністративна відповідальність юридичних осіб має за мету протистояти адміністративним правопорушенням, захищати законні права та інтереси громадян, суспільства держави.

Вважаємо, що да адміністративної відповідальності доцільним було б притягувати юридичних осіб за такі види правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху:

- випуск в експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюваних речовин у відпрацьованих газах (ст. 80 КУпАП);

- експлуатація автотранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах (ст. 81 КУпАП);
- порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ст. 121 КУпАП);
- експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах (ст. 121-1 КУпАП);
- порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2 КУпАП);
- перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху (ст. 122 КУпАП);
- порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв (ст. 122-5 КУпАП);
- порушення особами, які керують транспортними засобами, правил руху через залізничні переїзди (ст. 123 КУпАП);
- порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП);
- інші порушення правил дорожнього руху (ст. 125 КУпАП);
- керування транспортними засобами особами, які не мають відповідних документів або не пред'явили їх для перевірки (ст. 126 КУпАП);
- порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу (ст. 127-1 КУпАП);

- випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством (ст. 128 КУпАП);

- порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (ст. 128-1 КУпАП);

- допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом (ст. 129 КУпАП);

- керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП);

- порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами (ст. 132-1 КУпАП);

- порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП);

- порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом (ст. 133-1 КУпАП);

- порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів (ст. 133-2 КУпАП);

- пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення (ст. 139 КУпАП);

- порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони

або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт (ст. 140 КУпАП).

Проблема адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як у законодавстві України, так і у вітчизняній юридичній літературі поки що достатньо не розроблена. У результаті недостатнього наукового вивчення й неповного законодавчого регулювання цього інституту знижується надійність захисту як суспільних інтересів у цій важливій сфері публічно-правових відносин, так і прав та законних інтересів самих юридичних осіб. Таким чином, виникає необхідність переосмислення підходів до правового регулювання відповідальності юридичних осіб у сфері безпеки дорожнього руху як системи правопорушень, видів стягнень, порядку їх застосування.

Удосконалення законодавства щодо адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, на нашу думку, можна здійснити трьома шляхами. Перший – прийняти загальний закон про адміністративну відповідальність підприємств, установ, організацій у безпеці дорожнього руху незалежно від форм власності, у якому визначити обов'язкові ознаки складу адміністративного правопорушення, види стягнень, порядок їх застосування й виконання, відшкодування шкоди, вчиненої правопорушенням. Другий шлях – кодифікувати всі склади правопорушень, де передбачена відповідальність юридичних осіб, у єдиному Кодексі України про адміністративні правопорушення, який регулював би відповідальність фізичних і юридичних осіб; при цьому в нормах його Загальної частини й розділі про провадження у справах про адміністративні правопорушення врахувати специфічні правові особливості юридичної особи як суб'єкта адміністративної відповідальності, у тому числі й у сфері безпеки дорожнього руху. Третій шлях - розробити і прийняти Кодекс про адміністративну відповідальність (адміністративні правопорушення) юридичних осіб як самостійний кодифікований акт.

Запропоновані зміни до чинного законодавства, збільшення переліку адміністративних правопорушень за порушення у сфері безпеки дорожнього руху посилять вплив держави на осіб, які вчиняють ці правопорушення, що, у свою чергу, призведе до зменшення кількості адміністративних правопорушень у зазначеній сфері.

Отже, виходячи з аналізу чинного законодавства, суб'єкти проступків у сфері дорожнього руху можуть бути поділені на: 1) загальні (учасники дорожнього руху – водії транспортних засобів; пішоходи; пасажери); 2) спеціальні (посадові особи – керівники підприємств, установ, організацій, інші посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів); 3) особливі (суб'єкти господарювання – автомобільні перевізники).

Суб'єктивною стороною складу правопорушення є сукупність ознак, які характеризують психічне ставлення суб'єкта до вчиненого діяння та його наслідків [91, с. 66]. Юридичними ознаками, що характеризують зміст суб'єктивної сторони складу правопорушення, є вина (обов'язкова ознака), мотив, мета вчинення правопорушення, настрій та емоції, різного роду переживання (факультативні ознаки).

Вина – це психічне ставлення особи до протиправного діяння, яке вчиняється або вчинене нею, та його наслідків у формі умислу або необережності. Вина – це завжди умисел або необережність. Лише за наявності вини особи можна говорити про наявність складу проступку як підстави адміністративної відповідальності.

Зовнішній прояв вина отримує в одній із таких форм, як умисел та необережність. У загальних рисах поняття цих форм вини розкривається в ст.ст. 10 і 11 КУпАП.

Відповідно до ст. 10 КУпАП, проступок визнається вчиненим умисно, якщо особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх (прямий умисел) або свідомо допускала настання цих наслідків (непрямий умисел). Згідно зі ст. 11 КУпАП, проступок визнається

вчиненим із необережності, якщо особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення (протиправна самовпевненість), або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити (протиправна недбалість).

В. В. Головка зазначає, що значна кількість порушень Правил дорожнього руху вчиняється водіями і пішоходами умисно. Незважаючи на те, що учасники дорожнього руху розуміють протиправність і суспільну шкідливість адміністративного проступку, вони свідомо його допускають.

Це твердження, як уявляється, не є беззаперечним, оскільки важко собі уявити пішохода, який переходить дорогу у невстановленому місці і свідомо допускає можливість власної загибелі чи загибелі водія транспортного засобу, що різко звернув убік. Вважаємо, що навмисно вчиняються такі проступки, як експлуатація автотранспортного засобу з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у викидах; безквитковий проїзд пасажирів; самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів, що належать підприємствам, установам, організаціям; експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких знищені чи підроблені, тощо. Основна ж кількість порушень Правил дорожнього руху вчиняється через необережність, коли особа передбачає можливість настання суспільно шкідливих наслідків свого діяння, але легковажно розраховує на їх відвернення, чи не передбачає, хоча повинна була б і могла їх передбачити.

Визначення форм вини в чинному КУпАП сформульовано не зовсім вдало. Насамперед це стосується визначення необережності, оскільки в його основу покладено ставлення порушника до шкідливих наслідків свого діяння. Проте зміст більшості адміністративних проступків полягає в порушенні тих чи інших загальнообов'язкових правил, незалежно від того, чи настали внаслідок цього якісь шкідливі наслідки матеріального характеру (це так звані „формальні склади”). Тому для визначення форм

вини за основу мають братися ставлення порушника до діяння і усвідомлення ним його протиправності.

Мотив і мета адміністративного делікту – факультативні ознаки суб'єктивної сторони складу проступку. Під мотивом розуміється усвідомлене особою внутрішнє спонукання, яким вона керувалася під час вчинення проступку. Мета – це наслідок, результат, якого прагне досягти особа, вчиняючи адміністративний проступок. Мета – це уявний образ результату, до якого прагне винний, його уявлення про ті бажані наслідки, які повинні настати в результаті вчинення проступку.

Такі елементи суб'єктивної сторони, як мета і мотив, у жодному разі не впливають на адміністративно-правову кваліфікацію передбачених статтями КУпАП порушень Правил дорожнього руху. Єдиною ознакою суб'єктивної сторони, яка підлягає встановленню у процесі юридичної оцінки того чи іншого порушення правил дорожнього руху, є вина порушника.

Під час встановлення форми вини у вчиненні адміністративного делікту, передбаченого статтями КУпАП, які визначають відповідальність за порушення законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, провідну роль відіграє та обставина, що обізнаність особи з чинними ПДР є першоосновою та обов'язковою підставою отримання нею посвідчення водія транспортного засобу. Адже учасники дорожнього руху зобов'язані знати Правила дорожнього руху та дотримуватись їх вимог.

Таким чином, можна зробити наступні висновки:

– по-перше, суб'єкти адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно розподіляти на:

а) загальні (учасники дорожнього руху),

б) спеціальні (посадові особи);

в) особливі (суб'єкти господарювання – автомобільні перевізники);

– по-друге, при визначенні виду та меж відповідальності винних осіб за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід керуватися такими чинниками:

- а) характеристика особистості винної особи;
 - б) систематичність вчинення винною особою правопорушень у розглядуваній сфері;
 - в) наявність та обсяг заподіяних матеріальних і моральних збитків;
- по-третє, постала необхідність розширення переліку видів суб'єктів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення нового виду цих суб'єктів – юридичних осіб.

РОЗДІЛ 3. ПРОЦЕСУАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Адміністративні стягнення, що застосовуються за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

У теорії адміністративного права прийнято вважати, що адміністративний примус поділяється на три види заходів: а) заходи припинення; б) адміністративно-попереджувальні заходи; в) адміністративні стягнення. Критерії такого поділу – найрізноманітніші, але основним, на нашу думку, є мета застосування примусових акцій адміністративно-правового характеру. Кожний із різновидів заходів адміністративного примусу має своє призначення, специфіку і одночасно загальні риси, що походять від державно-владного характеру управлінських функцій, є обов'язковим для виконання.

Забезпечення безпеки дорожнього руху тільки профілактичними заходами є недостатньо дієвим, особливо з урахуванням правової культури суспільства в сучасних умовах. Адміністративно-правові норми були та залишаються найбільш дієвим заходом впливу на учасників дорожнього руху, але необхідною умовою ефективної дії правових норм є дотримання принципів справедливості, співвідносності вчиненого порушення та призначеного стягнення. Останні зміни у вітчизняному законодавстві, якими значно підвищено розміри штрафів у сфері безпеки дорожнього руху порівняно зі змінами 2001 року, суттєво вплинули на стабілізацію та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності в Україні. Загальна кількість дорожньо-транспортних пригод порівняно з попередніми роками значно зменшилась. Але аналіз адміністративного судочинства, адміністративної практики підрозділів Державтоінспекції та виконвчого провадження свідчить, що, не зважаючи на збільшення адміністративних санкцій та посилення заходів адмінстративного примусу у відношенні до

правопорушників, питання абсолютної реалізації адміністративних стягнень залишається відкритим.

Адміністративні стягнення, посідають одне з важливих місць серед різноманітних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, та є, фактично, найбільш дієвими заходами, але проблема полягає в тому, що застосування та реалізація деяких адміністративних стягнень на практиці має певні особливості та недоліки, які заважають в повній мірі реалізації покладених завдань та принципів – співвідносності проступку та покарання, невідворотності покарання, та ін. Адміністративне стягнення – це форма реагування держави (її органів) на порушення тієї чи іншої адміністративно-правової норми, захід адміністративної відповідальності у вигляді застосування до правопорушника адміністративного примусу. Його використовують з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне порушення, в дусі додержання законів, поваги до правил громадського співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

Адміністративні правопорушення створюють стійку законодавчо визначену систему, яка визначає загальну природу, підстави і завдання їх застосування. У ст. 24 КУпАП говориться, що за вчинення адміністративних правопорушень можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; 4) конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; 5) позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами, права полювання), позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; 5-1) громадські роботи;

б) виправні роботи; 7) адміністративний арешт; 8) арешт з утриманням на гауптвахті.¹

Крім того зазначається, що законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених, види адміністративних стягнень. Для нашого дослідження непересічне значення має таке доповнення, викладене у ст. 24 КУпАП: законами України може бути передбачено адміністративне вислання за межі України іноземців і осіб без громадянства за вчинення адміністративних правопорушень, які грубо порушують правопорядок.

Кожне стягнення є мірою відповідальності, призначеної за проступки, а застосування та виконання будь-якого стягнення означає настання адміністративної відповідальності і тягне за собою для винного несприятливі юридичні наслідки. Адміністративне стягнення заподіює винному певні обмеження. Проте покарання не є самоціллю, воно є необхідним засобом виховання і запобігання правопорушенням. Стягнення – це запобіжний захід на шляху вчинення нових правопорушень з боку винного і правопорушень з боку інших осіб. Завдання запобігання правопорушенням деякі покарання розв'язують не тільки своїм виховним впливом, а й позбавленням правопорушника можливості знову порушувати закон. Тому, на думку В. К. Колпакова, слід розрізняти заходи, що мають тільки виправно-виховний вплив (штраф, виправні роботи), і заходи, які нарівні з виправно-виховним впливом створюють умови, що виключають можливість учинення правопорушень (конфіскація, позбавлення прав). Кожне адміністративне стягнення містить правовідновний потенціал. Його застосуванням припиняється протиправне становище і відновлюються порушенні проступком юридичні відносини².

Адміністративні стягнення поєднують у собі елементи карального (репресивного), виховного та запобіжного характеру. Конкретні види адміністративних стягнень поділяються на основні та додаткові. До

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

² Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підруч. для юрид. вузів і фак.] / В. Колпаков, О. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – с. 256-258.

основних адміністративних стягнень відносять: попередження; штраф; позбавлення спеціального права; виправні роботи; адміністративний арешт. До додаткових – оплатне вилучення та конфіскацію¹.

Ст. 23 КУпАП встановлено, що адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

Адміністративні стягнення є каральними, “штрафними” санкціями. За вчинене правопорушення або особа позбавляється якого-небудь суб’єктивного права (права керування транспортними засобами та ін.), або на неї покладаються спеціальні «штрафні» обов’язки. Адміністративне стягнення за своєю суттю є покаранням правопорушника за скоєння протиправного, караного і винного діяння. Покарання – один із правоохоронних засобів, міра державного примусу, і визнання відсутності в адміністративному стягненні примусового елемента свідчило би про те, що мова йде про суто виховний громадський вплив.

Адміністративні стягнення накладають на винного певні страждання, позбавлення. Але, згідно зі ст. 23 КУпАП, це не єдина мета. Кожне з закріплених у ст. 24 КУпАП стягнень нерівнозначне іншому за об’єктом стягнення, всі вони не співпадають за об’ємом і тяжкістю покарання. Ця різноманітність відображає множинність об’єктів адміністративних правопорушень і способів посягання на них, а також нерівномірний ступінь суспільної небезпеки правопорушення. Це дозволяє враховувати при призначенні стягнення характер вчиненого проступку і особу правопорушника.

В адміністративно-правовій літературі наведено різні класифікації адміністративних стягнень і критерії, які кладуться в їх основу. Так, одні вчені поділяють адміністративні санкції на: немайнові стягнення, які

¹ Забарний Г. Г. Адміністративне право України / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – К. : Вид. Паливода А. В., 2001. – с. 105.

мають характер морального впливу; майнові і грошові стягнення; стягнення, спрямовані на особистість правопорушника. До першої групи стягнень належать попередження як офіційне застереження про неправомірну поведінку особи, винесене в письмовій формі правомочним органом або посадовою особою. Друга група стягнень включає конфіскацію і штраф. Адміністративний арешт, виправні роботи та тимчасове позбавлення спеціальних прав передбачаються як стягнення, спрямовані на особистість правопорушника. Інші розділяють адміністративні стягнення на особисті, майнові та особисто-майнові стягнення. Попередження і адміністративний арешт спрямовані безпосередньо на особистість правопорушника. Формами грошово-майнової відповідальності є штраф, виправні роботи, конфіскація і вилучення (оплатне) предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення. Проміжним видом є стягнення, яке обмежує правопорушника в правах, що належать йому не тільки як правоздатній особі, але й члену суспільства – користувачу суспільних фондів (мисливських, рибних та ін.).

Ще один вид класифікації адміністративних стягнень – залежно від мети їх застосування, а також – від тривалості часу їх застосування. За першим критерієм заходи адміністративної відповідальності поділяються на такі, які чинять тільки виправно-виховний вплив (штраф, виправні роботи), і такі, які, поряд з виправно-виховним впливом, унеможливають вчинення нових правопорушень (конфіскація, позбавлення прав). За такої класифікації стягнення другої групи до певної міри подібні з заходами припинення, за допомогою них здійснюється спеціальна превенція.

Згідно з ч. 1 ст. 25 КУпАП, оплатне вилучення і конфіскація предметів можуть застосовуватися як основні і як додаткові адміністративні стягнення. Такі стягнення, як попередження, штраф, позбавлення спеціального права, громадські роботи, виправні роботи, адміністративний арешт, при їх застосуванні є лише основними.

Додатковим адміністративним стягненням визнається також позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю.

В основу поділу адміністративних стягнень на основні та додаткові покладено бажання законодавця оптимально поєднати різні види покарання за вчинення окремих правопорушень. У ч. 2 ст. 25 КУпАП вказано, що за одне адміністративне правопорушення може бути накладене основне або основне і додаткове стягнення.

В будь-якому випадку може бути накладене лише одне основне стягнення. Додаткові адміністративні стягнення не можуть накладатися окремо, а приєднуються до основних стягнень. Це в більшій мірі стосується заборони займати посади в державних органах та їх апаратах, оскільки це адміністративне стягнення виступає лише як додаткове, на відміну від конфіскації і оплатного вилучення, які можуть застосовуватися як основні і як додаткові стягнення.

Попередження – це найбільш м'яке адміністративне стягнення, оскільки воно не обмежує майнових та інших прав правопорушника, а має лише виховний вплив. Попередження є заходом виховного характеру, що застосовують до порушників адміністративно-правових норм. Попередження виносять у письмовій формі. Проте в передбачених законодавством випадках його фіксують і іншим установленим способом (ст. 26 КУпАП).

Попередження, як і інші заходи адміністративних стягнень, має бажаний вплив на порушника тільки в тому випадку, коли настає безпосередньо за здійсненням адміністративного проступку. Цей вид стягнення відрізняється від усного зауваження тим, що останнє застосовують за незначного правопорушення; має, як правило, виховно-попереджувальний характер і не тягне за собою негативних юридичних наслідків, які є при попередженні (зокрема, повторності під час скоєння адміністративного правопорушення).

Попередження застосовується в якості самостійного заходу покарання за вчинення незначних адміністративних порушень, а також

щодо осіб, які вперше вчинили проступок і при цьому мають добрі характеристики. Зміст попередження як міри адміністративного стягнення полягає в офіційному, від імені держави, осудженні протиправного діяння органом адміністративної юрисдикції й у попередженні правопорушника про неприпустимість таких дій надалі¹.

У системі адміністративних стягнень попередження не має постійного місця у санкціях статей КУпАП, які передбачають відповідальність за проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це найбільш лояльне адміністративне стягнення, яке застосовується за найбільш незначні адміністративні правопорушення, хоча деякі вчені-адміністративісти заперечують його віднесення до адміністративних стягнень узагалі². Зміни, внесені до Кодексу про адміністративні правопорушення у вересні 2008 року³, передбачили застосування попередження за проступки, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху тільки у трьох статтях: невизначено сформульованій ст. 125 КУпАП (інші порушення правил дорожнього руху) - безальтернативно; ч. 1 ст. 127 КУпАП (непоко́ра пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїжджої частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху) та ч. 4 ст. 133 КУпАП (перевезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також здача у багаж чи до камери схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів) - в альтернативі зі штрафом, хоча останнє, виходячи з діючих програм боротьби з тероризмом, навряд чи можна віднести до категорії незначних).

Адміністративним стягненням визнається лише таке попередження, яке було винесено у письмовій формі. Існують різні думки про ефективність попередження як адміністративного стягнення у сфері

¹ Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – с. 299.

² Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія / Дмитро Миколайович Лук'янець. – К : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. – с. 193.

³ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 79. – Ст. 2652.

дорожнього руху. Поведінка законодавця нестабільна: він то виключає цей захід відповідальності, то знову його передбачає. Разом із тим, як свідчать дослідження практики, застосування попередження за порушення правил дорожнього руху було більш дієвим у тому випадку, якщо неодноразовість його застосування тягла для водія як наслідок перескладання іспиту на знання правил дорожнього руху або нарахування штрафних балів.

В цілях підвищення ефективності адміністративної відповідальності у досліджуваній сфері потрібно виключити такий вид стягнення як попередження (ст. 79). Адже, враховуючи шкідливість скоюваного порушення та можливі при цьому наслідки, ефективність його застосування залишає бажати кращого.

До порушників правил безпеки дорожнього руху, як правило, застосовується *штраф*.

У адміністративно-юрисдикційній практиці штраф – домінуючий вид стягнення. Насамперед це пояснюється тим, що він передбачений як єдиний або альтернативний захід за більшість адміністративних правопорушень. Домінування штрафу в адміністративно-юрисдикційній практиці в науковій літературі пояснюється, по-перше, поширеністю цієї санкції та, по-друге, можливістю оперативного і гнучкого його використання як засобу впливу на матеріальні інтереси правопорушника¹. Штраф у наш час є виключно грошовим стягненням, у порушника вилучається певна сума у власність держави, тим самим справляється вплив на його майнові інтереси.

У наш час розміри штрафів залежать від офіційно встановленого неоподаткованого мінімуму доходів громадян.

Штраф (ст. 27 КУпАП) – це грошове стягнення, що накладається на громадян і посадових осіб за адміністративні правопорушення у випадках,

¹ Васильев А. С. Административное право Украины (общая часть) : [учебное пособие] / А. С. Васильев. – Х. : „Одиссей”, 2002. – с. 214.

установлених законодавством України¹. Розміри штрафів за правопорушення в безпеці дорожнього руху згідно КУпАП на сьогодні є доволі цікавими: найменший розмір штрафу для громадян становить 1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян, найбільший – 250. Це, на нашу думку, є не зовсім обґрунтованим з огляду на різний ступінь порушення правил безпеки дорожнього руху. Потрібен зважений диференційований підхід до визначення розмірів штрафів за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Санкції більшості статей КУпАП про порушення правил дорожнього руху передбачають накладення штрафу як єдиного стягнення або як альтернативного, поряд із попередженням, позбавленням права керувати ним, громадськими роботами (новий вид адміністративного стягнення) чи адміністративним арештом, або як основне стягнення з можливістю застосування додаткового у вигляді конфіскації предмета, що став знаряддям учинення правопорушення. Частіше за все штраф передбачається у відносно-визначеному розмірі, коли встановлюється його верхня і нижня межа, тобто сума штрафу варіюється залежно від характеру вчиненого проступку і особи порушника. Слід звернути увагу на розміри штрафу, встановленого за правопорушення в зазначеній сфері, які часто визначають ефективність його застосування. Мінімальна сума штрафу за порушення правил дорожнього руху на сьогодні становить 34 грн (ч. 3 ст. 133-1 КУпАП), максимальна -3400 грн (ч. 1 ст. 130 КУпАП).

Проаналізувавши зміни до законодавства, внесені у вересні 2008 року, а саме: змінену систему складів правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можливі наслідки таких дій і суми штрафних санкцій за їх учинення - можна зробити висновок про те, що розміри штрафів у цій сфері були значно підвищені порівняно зі змінами 2001 року (і це позитивний момент), хоча у деяких випадках дещо перевищили «здоровий глузд». Наприклад, штраф за керування транспортним засобом

¹ Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – с. 301-302.

водієм, який не мав при собі посвідчення водія, становить суму від 425 до 850 грн (ст. 126 КУпАП); несправність зовнішніх світлових приладів у темну пору доби (ч. 1 ст. 121 КУпАП) коштуватиме водієві мінімум 340 грн, при цьому вартість усієї автівки може бути незначно вищою.

Отже, застосування низьких розмірів штрафів у зазначеній сфері призводить до того, що сплата штрафу не досягає мети адміністративного покарання, оскільки не створює реальних негативних наслідків, насамперед, матеріального характеру, та поведінка винних не змінюється. Тому, в КУпАП доцільно: передбачити більш сувору відповідальність за повторне вчинення протиправних дій у сфері безпеки дорожнього руху; встановити підвищені санкції; вирішити в законодавчому порядку питання щодо адміністративної відповідальності юридичних осіб та закріпити види стягнень, що можуть застосовуватися до них (наприклад, анулювання дозволів, обмеження, зупинення та припинення небезпечної діяльності тощо). Окремим питанням слід визначитись з порядком відшкодування шкоди юридичними особами, винними у вчиненні адміністративного проступку, пов'язаного із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Для дослідження ефективності застосування штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху вважаємо за доцільне звернутись до зарубіжного досвіду. Порушення Правил дорожнього руху в Норвегії карається цілим рядом різних санкцій. Багато з них застосовується у вигляді штрафу, і той, хто хоча б раз мав подібне покарання, потрапляє в офіційний реєстр покараних осіб, а інші заходи можуть бути застосовані без внесення порушника в такий реєстр.

За незначні порушення найчастіше призначають адміністративний штраф після спрощеного розгляду. Такий розгляд не передбачає накладення стягнення безпосередньо уповноваженими особами поліції без передачі справи до суду. Норвезький досвід свідчить, що оскільки вирок про покарання, порушення Правил дорожнього руху, у тому числі і за незначні, повинні були б виноситися судами із звичайною можливістю оскаржити вирок, то всі судові інстанції були б завалені дріб'язковими, в

переважній більшості випадків, справами, доказ вини по яких не становить будь-яких проблем. Для того, щоб прискорити і підвищити ефективність покарання за незначні порушення, було ухвалено рішення про спрощення процедури стягування штрафів і розгляду порушення уповноваженою особою на місті.

Мета цих заходів полягає в наступному:

- спростити застосування покарання так, щоб за дрібні порушення штраф накладався негайно;
- забезпечити пошану до Правил дорожнього руху так, щоб їхнє порушення було пов'язане з певними незручностями для порушника;
- запобігти повторенню порушень Правил дорожнього руху.

Зрештою, ця процедура сприяє зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод і ефективно впливає на порушників.

Штрафи за дрібні порушення можуть накладатися за неправильну парковку, невикористання пасів безпеки або шолома, перевантаження транспортного засобу, перевищення швидкості, недотримання вимог дорожніх знаків, дорожньої розмітки тощо. Про розміри адміністративного штрафу громадяни мають змогу довідатися в „Розпорядженні про спрощений розгляд порушень Правил дорожнього руху”, вони можуть складати від 400 до 3500 крон. Найменший штраф накладається за порушення при їзді на велосипеді або за перевищення швидкості не більше ніж 5 км/г, найбільший за перевищення швидкості більш ніж на 31–35 км/г. Якщо за скоєння кількох порушень передбачається адміністративний штраф, то санкції за ці порушення входять в один „загальний” штраф, розмір якого визначається як сума всіх часткових штрафів, зменшена на 50 %. ”Чистий” штраф (без інших наслідків) у Норвегії практикується не часто (в 0,4 % випадків покарань за правопорушення у сфері дорожнього руху). Як частина покарання за правопорушення застосовується комбінація з різних санкції, наприклад комбінація – штраф і тюремне ув'язнення. Вилучення посвідчення водія

застосовується як додатковий захід покарання в поєднанні зі штрафом і тюремним ув'язненням.

Зазвичай практикується така модель покарання: штраф і вилучення посвідчення водія, що, за результатами досліджень, призводить до 10-відсоткового скорочення аварійності, а це вже статистично значущий результат. У Норвегії щорічно вилучається близько 7 000 посвідчень водія за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння. Всі громадяни, які були позбавленні посвідчення водія, вважають за краще здати спеціальний іспит, після цього отримати нове посвідчення. Це їм обходиться в 1970 крон за іспит¹.

У Швейцарії Правила дорожнього руху аналогічні нашим, а от система контролю дорожнього руху пішла далеко вперед.

Крім дорожньої поліції за порядком стежать відеокамери і фотоапарати. У черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлено безліч моніторів, весь рух відображено на екранах комп'ютерів. Суми штрафів у них просто нечувані, тому що фінансовий важіль впливу на порушників у Швейцарії вважають найдієвішим. Цей важіль боляче б'є по власниках автодоріг, адже більшість трас – приватні. Тому і знаки маршрутного орієнтування в Швейцарії бездоганні, а заблукати практично неможливо. Якщо через поганий стан дорожнього покриття трапилася дорожньо-транспортна подія, то його власник платить астрономічні штрафи. Тому він сам зацікавлений у забезпеченні ідеальних умов для клієнтів-водіїв. Майже всі європейські держави перейшли на єдину валюту, ціни на таможні товари та послуги (а також штрафи) відрізняються.

Штрафні бали і позбавлення права управління водіям – туристам загрожують рідко, принаймні, під час першої подорожі. Однак коли наступного разу порушник звертається за візою, він може отримати відмову, а то й заборону на в'їзд до Європи терміном до 5 років. Це

¹ Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху // Вісник ДАІ України. – К., 2002. – с. 139.

залежить від ступеня тяжкості вашого попереднього порушення, наявності постраждалих, явки та поведінки у суді.

Можна навіть потрапити до в'язниці, хоча це складна процедура. А от заплатити штраф реально.

У Німеччині, наприклад, поліцейський має право стягувати на місці невеликі штрафи до 40 EUR. Штраф за неправильну парковку (квитанція на лобовому склі) краще сплатити негайно, щоб уникнути неприємностей в майбутньому.

Перевищення швидкості фіксується радаром і підтверджується фотознімком. Проїзд на червоне світло – також. На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах Європейських країн швидкість руху обмежена – 50 км/г, а на деяких ділянках і до 30 км/г. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80–100 км/г. На автомобілях, крім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120, а у Франції 130 км/г.

Здійснення незначних порушень Правил дорожнього руху в багатьох країнах тягне за собою попередження, причому у письмовій формі, про що порушнику видається офіційний документ. Попередження має такі ж юридичні наслідки для порушника, як і інші адміністративні стягнення. У Німеччині, крім того, існують так звані „штрафи-попередження” – грошові стягнення у невеликому розмірі, що стягуються поліцейськими на місці порушення. Встановили, що засобом впливу на порушників у більшості країн є накладення грошового штрафу. Штраф застосовується практично за всі види порушень Правил дорожнього руху в двох варіантах: як єдину можливу санкцію, так і одночасно з позбавленням права на управління транспортними засобами на певний термін. У деяких державах за найнебезпечніші порушення Правил дорожнього руху може бути тюремне ув'язнення. Крім того, в Японії за велику кількість порушень дорожнього законодавства альтернативою є тюремне ув'язнення. Розміри штрафів різні. З урахуванням різниці в курсах національних валют і рівня

життя в різних країнах їх важко порівняти, але навіть у межах однієї країни через існування декількох видів штрафів їхні розміри в грошовому розмірі відрізняються більш істотно (наприклад, у Німеччині від 10 до 2 000 євро, у Великобританії – від 20 до 5 000 фунтів стерлінгів, в Японії – від 6 до 20 000 єн). У багатьох країнах застосовуються штрафи встановленого розміру (так звані фіксовані штрафи), що накладаються органами поліції. За деякі порушення штрафи фіксованого розміру стягуються на місці порушення (у Німеччині, Франції, Швеції).

Оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного порушення, полягає в примусовому вилученні та наступній реалізації цього предмета з передачею вирученої суми колишньому власникові з відрахуванням витрат по реалізації (ст. 28 КУпАП).

Порядок застосування оплатного вилучення й види предметів, які підлягають вилученню, встановлено КУпАП України та іншими актами законодавства України. Кодексом, зокрема, передбачено, крім накладання штрафу, оплатне вилучення: за порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (ч. 3 ст. 133) та в інших випадках. Оплатне вилучення поширено на конкретні предмети, що стали знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного проступку.

Оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення. Згідно зі ст. 28 КУпАП, це стягнення полягає у примусовому вилученні певного предмета (знаряддя або безпосереднього об'єкта правопорушення) за рішенням суду і наступній реалізації з передачею вилученої суми колишньому власникові з відрахуванням витрат щодо реалізації вилученого предмета.

Мета цього стягнення – позбавити порушника права володіння транспортним засобом, який ним використовується (експлуатується) з порушенням загальнообов'язкових правил, що стосуються забезпечення

безпеки дорожнього руху. КУпАП зі змінами 2008 року, передбачає можливість застосування оплатного вилучення транспортних засобів за повторне протягом року керування транспортним засобом особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, передачу керування транспортним засобом особі в стані сп'яніння та відмову від проходження огляду на стан сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КУпАП), за третє протягом року вчинення вищевказаних діянь (ч. 3 ст. 130 КУпАП), а також за повторне протягом року керування цими засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака чи з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з номерним знаком, закріпленому у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернутим чи неосвітленим, а також без талона про проходження державного технічного огляду чи з талоном, що не належить цьому засобу або не відповідає вимогам стандарту (ч. 6 ст. 121 КУпАП). Здається, що із застосуванням оплатного вилучення за керування транспортним засобом із забрудненим номерним знаком законодавець «поганячкував», оскільки у нашому регіоні як мінімум три пори року (весна, осінь та тепла зима), коли забрудненість транспортних засобів може бути цілком обґрунтована, якщо тільки працівникам Державтоінспекції доведеться обов'язково доводити навмисність дій водія.

Метою оплатного вилучення є виключити володіння предметом, забороненим до використання або ж використовуваним з порушенням установлених правил. Оплатне вилучення застосовується виключно за рішенням суду і тільки щодо того предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення. Воно полягає у примусовому вилученні предмета, його реалізації та передачі колишньому власнику вирученої суми з відрахуванням витрат на реалізацію. Фактично йдеться про примусову реалізацію майна, що перебувало в особистій власності правопорушника. Це стягнення може

бути як основним, так і додатковим. Попереджувальний характер данного стягнення очевидний. Його застосування має певний каральний ефект для правопорушника. Примусова реалізація майна суттєво змінює матеріальне становище правопорушника.

Адміністративним законодавством України оплатне вилучення предмета передбачається як основне і додаткове стягнення одночасно.

Конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, полягає в примусовій безоплатній передачі цього предмета у власність держави за рішенням суду. Конфісковано може бути лише предмет, який є у приватній власності порушника, якщо інше не передбачено законами України.

Це не компенсаційний захід. Відшкодування майнового збитку не належить до цілей цього стягнення. Не пов'язана конфіскація і з задоволенням будь-яких державних або громадських інтересів. Її мета як адміністративного стягнення полягає у примусі особи до виконання покладених на неї обов'язків. Адміністративно-правова конфіскація завжди є спеціальною: це означає, що конфіскується не все майно та будь-які предмети. Конфіскація застосовується тільки щодо речей, безпосередньо пов'язаних із проступком і прямо вказаних у законі.

Конфіскація вважається більш суворим стягненням, ніж оплатне вилучення. Спрямованість конфіскації має не загальний, а чітко визначений характер. У законодавстві встановлено перелік адміністративних правопорушень, за які застосовується конфіскація. В кожному окремому випадку можуть відчужуватися лише певні предмети і речі, що є або знаряддям, за допомогою і з використанням яких вчинене адміністративне правопорушення, або результатом правопорушення (незаконним набуттям). У зв'язку з цим обмеження майнових прав винної особи у разі конфіскації відбувається за рахунок індивідуально-визначених предметів.

Випадки конфіскації предметів чи грошей різноманітні. Так, підлягають конфіскації: виявлені предмети (наприклад, транспортні

засоби), вивезені із зони радіаційного забруднення (ст. 46¹ КУпАП); небезпечні речовини й предмети в осіб, які порушують правила перевезення на повітряному транспорті (ст. 133 КУпАП) тощо.

Відповідно до ч. 1 ст. 29 КУпАП конфіскований може бути лише предмет, який є приватною власністю порушника¹. Ч. 6 ст. 41 Конституції України встановлює, що конфіскація майна може бути застосована виключно за рішенням суду у випадках, обсязі та порядку, встановлених законом². Таким чином, повноваження щодо застосування конфіскації зосереджені в судах, органах, які на професійному рівні здійснюють розгляд адміністративних справ, що покликано забезпечити дотримання права власності особи.

Адміністративно-правова конфіскація завжди має спеціальний характер, тобто конфіскованим може бути тільки предмет, який став знаряддям або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, та, як правило, знаходиться в особистій власності порушника, якщо законом не передбачено інше.

Особливе місце в системі адміністративних стягнень займає таке стягнення, як *позбавлення спеціального права*, наданого певному громадянину. Воно може бути застосоване на термін до трьох років за грубе або систематичне порушення порядку користування цим правом. Стаття 30 КУпАП називає два види позбавлення спеціальних прав: права керування транспортними засобами і права полювання³.

Застосування вказаної санкції пов'язане з обмеженням правової сфери винної особи, з позбавленням її на час визначеного суб'єктивного права. Позбавити можна лише такого права, яке надане компетентним органом, на підставі індивідуального юридичного акта. На це вказує і законодавство про адміністративні правопорушення, яке вживає

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

² Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254 к 196 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

³ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

словосполучення «спеціальні права», а не будь-які права, стосовно їх позбавлення. Очевидно, що конституційні права тут ні до чого.

Позбавлення спеціальних прав застосовують до громадян, які мають суворо додержуватися правил і норм, що охоплюються сферою дії наданих їм спеціальних прав (право на управління транспортними засобами та право полювання). Такі права надають відповідні державні органи. Їх підтверджують документом, який і є юридичною підставою для їх здійснення. Суть цього стягнення полягає в тому, що правопорушник за постановою уповноваженого на те органу може бути позбавлений такого права на строк до трьох років у разі грубого або систематичного порушення порядку користування цим правом (ст. 30 КУпАП).

Позбавлення спеціальних прав можуть застосовувати лише в судовому порядку. Позбавлення права управління транспортними засобами не може бути застосовано до осіб, які користуються цими засобами у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків управління транспортними засобами інвалідами в стані сп'яніння.

Ця міра може бути застосована лише щодо тих суб'єктів права, які раніше були надані суб'єкту органами державного управління¹. Відповідно до ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»² право на керування транспортними засобами підтверджується відповідним посвідченням. На території України діють національні та міжнародні посвідчення на право керування транспортними засобами, що відповідають Конвенції про дорожній рух. Порядок видачі цих посвідчень устанавлюється Кабінетом Міністрів України. Водій може бути позбавлений права на керування транспортним засобом внаслідок погіршення стану здоров'я, якщо воно перешкоджає безпечному керуванню транспортним засобом, а також за невиконання встановлених обов'язків у передбачених законодавством випадках. Позбавлення водія права на керування транспортним засобом

¹ Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – с. 262.

² Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

внаслідок невиконання ним встановлених законодавством обов'язків провадиться на підставі матеріалів справи про адміністративне порушення правил дорожнього руху, постанови про відмову в порушенні кримінальної справи або матеріалів кримінальної справи. Позбавлення права на керування транспортним засобом провадиться до повного усунення причин, що перешкоджають водію безпечно керувати транспортним засобом, а в разі невиконання ним встановлених обов'язків на строк, визначений чинним законодавством. Адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права на керування транспортними засобами не застосовується щодо осіб, які користуються ними у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також у разі відмови зупинити транспортний засіб на вимогу працівника міліції з метою виконання службових обов'язків, самовільного залишення місця дорожньо-транспортної події, ухилення від огляду на наявність алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Позбавлення права на керування транспортним засобом провадиться шляхом вилучення у водія посвідчення уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, перелік яких встановлюється законодавством України.

Віденська Конвенція про дорожній рух вживає поняття «призупинення дії посвідчення водія», під яким розуміється таке: водія можуть позбавити права користування національним або міжнародним посвідченням у випадку порушення ним правил, за які згідно із законодавством країни перебування передбачено позбавлення права користування посвідченням водія. В цьому випадку компетентний національний орган чи його підрозділ, який позбавив водія права користуватись посвідченням водія, може:

- 1) вилучити посвідчення водія і затримати його до терміну, на який воно вилучене, чи до моменту виїзду водія з даної території, залежно від того, який строк настане швидше;

2) інформувати орган, який видав чи від імені якого було видано посвідчення, про позбавленні права користуватись ним;

3) якщо мова йде про міжнародне посвідчення водія, то зробити в спеціально передбаченому для цього місці відмітку про те, що це посвідчення перестало бути дійсним на даній території.

Для порушників правил, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, дуже дієвим заходом є *позбавлення їх права керування транспортними засобами*. Це стягнення застосовується за досить значну кількість правопорушень, які визнаються грубими чи вчиняються систематично, на різний строк (максимально - до 10 років).

Зміни до законодавства 2008 року значно збільшили кількість складів порушень правил дорожнього руху, за які передбачили застосування цього виду стягнення. Позбавлення права керування транспортним засобом може бути застосовано як єдине у санкції статті, так і в альтернативі зі штрафом, громадськими роботами, адміністративним арештом, а також як основне стягнення з можливістю приєднання додаткового у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу.

Слід визнати, що законодавці взяли до уваги зауваження науковців і практиків ОВС щодо необхідності встановлення за найбільш грубі та систематичні порушення правил дорожнього руху стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом як безальтернативного (ч. 3 ст. 130 КУпАП) або в альтернативі з більш суворими стягненнями (адміністративний арешт, громадські роботи – ч. 3 ст. 123; ч. 1, 2, 4 ст. 130 КУпАП)¹. Однак неодноразово у тих самих зауваженнях йшлося про доцільність скорочення строку позбавлення права керування транспортним засобом (до 1-2 років і менше), і вони були слухні, оскільки спиралися на зарубіжний досвід. Як відомо, довготривале «стримування» від керування транспортним засобом негативно позначається на кваліфікації водія, призводить до втрати навичок практичного водіння. Зарубіжна практика

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

реагування на керування транспортним засобом у стані сп'яніння допускає застосування позбавлення ведійських прав на строк від одного тижня до 30 днів, а при повторному вчиненні проступку - від двох тижнів до трьох місяців. Натомість вітчизняний законодавець у 2008 році збільшив строк позбавлення права керування транспортним засобом і встановив строк до 10 років, а також безальтернативно приєднав до нього застосування додаткового стягнення у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу. Єдине, чим це можна було б обґрунтувати, - це велика суспільна небезпека (саме небезпека, а не шкідливість) самого діяння, закріпленого ч. 3 ст. 130 КУпАП (вчинення правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за відмову від проходження огляду на стан такого сп'яніння). Відповідно до ч. 2 ст. 30 КУпАП позбавлення права керування транспортними засобами не застосовується до осіб, які користуються цими засобами у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також у разі невиконання вимоги працівника міліції про зупинку транспортного засобу, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність якогось із вищевказаних видів сп'яніння.

Слід зазначити, що позбавлення права на управління транспортними засобами застосовується в багатьох країнах відносно водіїв, які допустили порушення Правил дорожнього руху, внаслідок чого сталася дорожньо-транспортна пригода або виникли передумови до її здійснення. У деяких країнах (Великобританії, Франції, Німеччині) перелік порушень, за які потрібно відповідати позбавленням права на управління транспортними засобами, досить великий.

Громадські роботи як вид адміністративного стягнення – це нововведення до діючого адміністративного законодавства, прийняте змінами до Кодексу України про адміністративні правопорушення від 24 вересня 2008 року.

Відповідно до діючого законодавства громадські роботи полягають у виконанні порушником правил дорожнього руху у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. У сенсі визначення самого поняття громадських робіт зміст ст. 30-1 КУпАП України ідентичний змісту ст. 56 Кримінального кодексу України; різниця полягає тільки у визначенні строків відбування покарання (20-60 та 60-240 годин відповідно; не більш як чотири години на день). Громадські роботи не призначаються вагітним жінкам, інвалідам першої або другої групи особам, які досягають пенсійного віку, та особам, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну.

Введення у чинний Кримінальний кодекс України 2001 р., (а з вересня 2008 р. – і у Кодекс України про адміністративні правопорушення – прим, автора) правових норм щодо громадських робіт зумовлено інтеграцією українського законодавства у світову (особливо європейську) систему права, а також приведенням вітчизняного законодавства у відповідність до якісно нового характеру політичних, економічних, соціальних та інших видів відносин, що сформувалися в суспільстві¹.

Громадські роботи сьогодні набули поширення у всьому світі. Практика їх застосування у Російській Федерації, Великій Британії, Швеції, Франції, Іспанії, США та багатьох інших країнах засвідчила велике профілактичне значення вищеназваного заходу, його високу ефективність.

¹ Гавриш С. Б. Концептуальні питання застосування нового кримінального законодавства України / С. Б. Гавриш, Є. В. Фесенко // Новий Кримінальний кодекс України: питання застосування і вивчення : матеріали міжнар. наук-практ. конф. (Харків, 25-26 жовтня 2001 року). – К ; Х. : Юрінком Інтер, 2002. – с. 11.

Громадські роботи можуть бути призначені за:

- повторне протягом року керування водіями транспортними засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи за брудненням, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим, а також: без талона про проходження державного технічного огляду чи з талоном, що не належить цьому засобу або не відповідає вимогам стандарту (ч. 6 ст. 121 КУпАП);

- перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину, ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, міліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху (ч. 3 ст. 122 КУпАП);

- залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні (ста. 122-4 КУпАП);

- непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 127 КУпАП);

- порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 127 КУпАП);

- 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 такому стані, 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 їх увагу та швидкість реакції (ч. 1 ст. 130 КУпАП), а також повторне протягом року вчинення будь-якого з цих порушень (ч. 2 ст. 130 КУпАП).

Основними суб'єктами вищезазначених адміністративних правопорушень можуть бути водії транспортних засобів, судноводії, а також пішоходи, велосипедисти, особи, які керують гужовим транспортом, погоничі тварин та інші особи, котрі є осудними та досягають шістнадцятирічного віку.

Раніше, до внесення до КУпАП вказаних змін, санкція, наприклад, ст. 127 КУпАП передбачала застосування до пішоходів штрафу в межах 1,70-8,50 грн, тобто ця категорія учасників дорожнього руху залишалась практично некараною.

У випадку, коли суб'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху була неповнолітня особа віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, до неї неможливо було застосувати більш-менш суттєву суму штрафу у зв'язку з відсутністю самостійного заробітку. На теперішній час притягнення неповнолітніх порушників правил дорожнього руху до безоплатної суспільно корисної праці значно покращить виховний ефект від застосування адміністративного стягнення.

У США покарання у вигляді обов'язкової суспільно корисної роботи призначається, наприклад, особам, що вчинили дорожні проступки. Характер робіт та їх тривалість встановлюються постановою суду. Так, наприклад, на водія, що вчинив дорожній проступок, покладається

обов'язок працювати санітаром у травматологічному пункті, куди поступають люди, що постраждали в автоаваріях.

Таким чином, можна стверджувати, що громадські роботи відповідають зазначеним у ст. 23 КУпАП цілям стягнення – профілактичній та виховній спрямованості адміністративного покарання.

Згідно зі ст. 321-4 КУпАП у разі ухилення порушника від відбування громадських робіт постановою (суду) судді невідбутий строк громадських робіт може бути замінено штрафом або адміністративним арештом¹.

При цьому, згідно з п. 3.22 Порядку виконання адміністративних стягнень у вигляді громадських робіт та виправних робіт, орган кримінально-виконавчої інспекції надсилає подання та особову справу до суду для вирішення питання про заміну невідбутого строку громадських робіт штрафом або адміністративним арештом².

Виконання стягнення у вигляді громадських робіт здійснюється на основі участі порушників у суспільно корисній праці, види якої визначають органи місцевого самоврядування.

Власник підприємства, установи, організації або уповноваженого ним органу за місцем відбування порушником громадських робіт повинен погодити з Державною пенітенціарною службою України перелік об'єктів, на яких порушники відбувають громадські роботи, та видів цих робіт. Крім того, на власника покладається здійснення контролю за виконанням порушниками визначених для них робіт, своєчасне повідомлення відповідних органів про ухилення порушника від відбування стягнення та ведення обліку кількості відпрацьованих порушником годин.

Однак цікавим, а скоріш незрозумілим, є той факт, що законодавець передбачив застосування нового адміністративного стягнення у вигляді громадських робіт тільки за декілька правопорушень, передбачених окремими частинами п'яти статей КУпАП, і тільки у сфері забезпечення

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

² Про затвердження Порядку виконання адміністративних стягнень у вигляді громадських робіт та виправних робіт : наказ Міністерства юстиції України від 19 березня 2013 р. № 474/5 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0457-13>.

безпеки дорожнього руху та у відношенні до судноводіїв. Залишається сподіватись на те, що це був тільки перший крок на шляху реалізації виховного та профілактичного впливу громадських робіт на порушників адміністративно-правових відносин. Вважаємо, що призначення цього виду стягнення особам, що є схильними до вчинення адміністративних проступків у сфері, наприклад, охорони громадського порядку, громадської безпеки, встановленого порядку управління, та і в інших сферах також, сприяло б подоланню правового нігілізму громадян, зміцненню законності та правопорядку.

Як бачимо, властивості громадських робіт як виду адміністративних стягнень за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху використані в КУпАП досить обмежено. Втім, з огляду на велике профілактичне значення цієї міри адміністративної відповідальності, потрібно й надалі розвивати та вдосконалювати інститут громадських робіт у напрямку більш широкого його застосування.

Таким чином, питання визначення та застосування громадських робіт за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є науково і практично цікавими та потребують подальшого дослідження.

Отже, чинне законодавство передбачає можливість призначення порушникам правил дорожнього руху різних видів адміністративних стягнень, але головна мета їх застосування незмінна – зменшення кількості загиблих і травмованих у дорожньо-транспортних пригодах та збереження суспільно корисного, повноцінного людського життя.

Адміністративний арешт (ст. 32 КУпАП) установлюють і застосовують у виняткових випадках і за окремі види адміністративних правопорушень строком до п'ятнадцяти діб. Призначають лише постановою районного (міського) суду (судді) в тому разі, якщо за

обставинами справи, з урахуванням особи порушника, суддя прийде до висновку, що інших видів стягнення буде недостатньо¹.

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення адміністративний арешт застосовується за порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів (ч. 3 ст. 121); залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4); керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ч. 1,2,4 ст. 130). Адміністративний арешт не застосовується 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. Адміністративний арешт є найсуворішим заходом адміністративної відповідальності, тому в санкції відповідної статті завжди передбачений альтернативний вид адміністративного стягнення: штраф, позбавлення права керування транспортним засобом або громадські роботи.

Особи, піддані адміністративному арешту, ізолюються від товариства на період, установлений постановою в справі про зроблене правопорушення, утримуються під вартою у місцях, обумовлених органами внутрішніх справ, і підпорядковуються спеціальному порядку відбування цього стягнення.

Суть цього виду адміністративного стягнення полягає в тому, що осіб, які підлягають адміністративному арешту, позбавляють волі на строк до 15-ти діб. Під час відбування адміністративного арешту їх можуть залучати до виконання фізичних робіт, при цьому заробітну плату їм не виплачують.

Адміністративний арешт не тягне за собою звільнення з роботи, не розриває трудовий стаж. Цей вид стягнення не може застосовуватися до

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

вагітних жінок, жінок, які мають дітей віком до дванадцяти років, до осіб, які не досягли вісімнадцяти років, до інвалідів I та II груп.

У відповідності зі статтею 33 КУпАП стягнення за адміністративне правопорушення накладається в межах, встановлених нормативним актом, який передбачає відповідальність за вчинене правопорушення, в точній відповідності з Основами законодавства України про адміністративні правопорушення.

При накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність.

Накладення стягнення за вчинення адміністративного проступку є важливим етапом юрисдикційної діяльності уповноважених державних органів (посадових осіб) і повинно підпорядковуватися загальним правилам (принципам), що закріплені в Конституції України і статті 33 КУпАП. До числа цих загальних правил (принципів) відносяться: законність накладення стягнення; індивідуалізація покарання; гуманізм і справедливість.

Законність, як загальний принцип права стосовно до накладення адміністративного стягнення, виражається в таких юридичних вимогах:

- по-перше, орган (посадова особа), що розглядає справу про адміністративний проступок, може накласти на винного тільки те стягнення, що встановлено законодавством і лише в межах санкції нормативного акта, що передбачає відповідальність за нього;

- по-друге, зроблене діяння повинно бути кваліфіковане по відповідній статті КУпАП або іншого нормативного акта, що передбачає відповідальність за даний проступок;

- по-третє, правозастосовчий орган не вправі вийти за межі, установлені нормативним актом, що передбачає відповідальність за даний адміністративний проступок.

Реалізація першої з зазначених вимог забезпечується, насамперед, закріпленням у Кодексі про адміністративні правопорушення стягнень і

встановленням правила, відповідно до якого за вчинення адміністративного проступку може бути призначена міра державного примуса, що входить у цю систему. Крім того, Кодекс містить не тільки точні вказівки на вид стягнення, що може бути призначено за правопорушення, що підпадає під ознаки конкретного складу проступку, передбаченого в особливій частині КУпАП, але й межі розмірів, підлягаючих застосуванню в цьому випадку стягнень різноманітних видів із вказівкою мінімуму і максимуму або фіксуванням тільки максимуму (наприклад, штраф від трьох до п'ятих мінімальних розмірів заробітної плати, виправні роботи від одного до двох місяців, арешт до 15-ти діб тощо).

Здійснення другої вимоги, що впливає з принципу законності, означає, що юрисдикційний орган, що розглядає справу про адміністративний проступок, повинний точно встановити, чи відповідає діяння, зроблене правопорушником, ознакам адміністративного проступку, що сформульовані у відповідній статті нормативного акта. Під нормативним актом при цьому розуміються як конкретна стаття Особливої частини КУпАП, так й інші правові акти, що встановлюють адміністративну відповідальність.

Кваліфікація зробленого діяння як правопорушення, що не є адміністративним проступком, або як діяння, позбавленого ознак правопорушення, виключає накладення адміністративного стягнення.

Третя вимога, що впливає з принципу законності, полягає в тому, що відповідно до КУпАП правозастосовчий юрисдикційний орган обмежений у виборі міри адміністративного примусу тим переліком адміністративних стягнень, що передбачені санкцією відповідної статті КУпАП, застосовуваної в даному конкретному випадку. Причому, якщо в санкції цієї статті міститься вказівка на можливість застосування декількох адміністративних стягнень (наприклад, штрафу, виправних робіт, адміністративного арешту тощо), то за конкретний проступок правозастосовчий орган може призначити тільки одне абсолютно

визначене основне і приєднати до нього тільки одне додаткове стягнення. Наприклад, стосовно до ст. 173 КУпАП це можуть бути або штраф, або виправні роботи, або, у виняткових випадках, адміністративний арешт. При цьому законодавець у деяких випадках обмежує розміри стягнень не тільки санкцією самої норми, що передбачає відповідальність за визначене правопорушення, але і посадовим положенням особи, що розглядає конкретну справу. Так, головні державні інспектори пожежного нагляду центрального і територіальних органів державного пожежного нагляду та їхні заступники можуть накласти штраф на громадян - до семи не оподатковуваних податком мінімумів прибутків громадян і на посадових осіб – до десяти не оподатковуваних податком мінімумів прибутків громадян.

Не менше важливе значення для суворого дотримання загальних правил накладення стягнення за вчинення адміністративного проступку має і принцип індивідуалізації застосування стягнення. Змістовно цей принцип виражається в тому, що при накладенні стягнення враховуються характер правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. Зміст цього складається в тому, щоб на основі всебічної оцінки вчиненого й особистості винного обрати в межах норми, що передбачає відповідальність за відповідний проступок, таке стягнення, яке б найбільше ефективно досягало його виховних і попереджувальних цілей.

При цьому необхідно враховувати, що характер правопорушення - це узагальнена оцінка учиненого, вихідна зі ступеня небезпеки порушення і заподіяної їм шкоди охороняемим Законом інтересам. Він визначається об'єктом проступку, тобто тим, на що зазіхає зроблене правопорушення, - наслідками, що наступили, розміром і специфікою шкоди, заподіяної державі або громадянину. Більш небезпечні адміністративні проступки повинні тягти і більш суворі стягнення. Інакше кажучи, за допомогою індивідуалізації стягнень реалізується державна політика в галузі боротьби з адміністративними проступками, що потребує не тільки суворого

дотримання Закону, але і справедливого гуманного відношення до порушників, які учинили незначні проступки. Це положення прямо впливає як із частини 2-й статті 33, так й зі змісту ст. 22 КУпАП, що встановлює можливість звільнення від адміністративної відповідальності при малозначності правопорушення.

Обставини, стосовно характеристики особистості правопорушника, також можуть служити підставою для пом'якшення або посилення стягнення в рамках норми, що передбачає відповідальність за конкретний адміністративний проступок. При цьому повинні враховуватися обставини, що насамперед стосуються характеристики особи при здійсненні правопорушення. Закон потребує враховувати ступінь і форму його провини: навмисне правопорушення при всіх інших умовах повинно тягти більш суворе покарання, ніж необережне його вчинення. Причому, застосування окремих особо суворих адміністративних стягнень Закон зв'язує з різко негативною характеристикою винного, його явною антигромадською установкою. Так, стягнення у виді адміністративного арешту накладається у випадках, якщо по обставинах справи, з урахуванням особистості порушника, застосування інших стягнень буде визнано недостатнім.

Індивідуалізація стягнення припускає також врахування майнового стану винного. Це особливо важливо при виборі таких видів стягнень, як штраф, виправні роботи, позбавлення спеціальних прав. Призначення цих мір несприятливо позначається на матеріальному стані порушника, особливо якщо в нього малозабезпечена або багатодітна сім'я, а також, якщо єдиним джерелом його існування є стипендія або пенсія.

Що ж стосується обставин, що пом'якшують або обтяжують відповідальність, то при накладенні стягнення їх варто враховувати тільки за умови, що вони перебувають за межами складу проступку, тобто не входять у його структуру в якості складового елемента.

Тепер перейдемо безпосередньо до обставин, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення. Такими, у відповідності зі статтею 34 КУпАП, визнаються:

- 1) щире розкаяння винного;
- 2) відвернення винним шкідливих наслідків правопорушення, добровільне відшкодування збитків або усунення заподіяної шкоди;
- 3) вчинення правопорушення під впливом сильного душевного хвилювання або при збігу тяжких особистих або сімейних обставин;
- 4) вчинення правопорушення неповнолітнім;
- 5) вчинення правопорушення вагітною жінкою або жінкою, що має дитини у віці до одного року.

Орган (посадова особа), який вирішує справу про адміністративне правопорушення, може визнати пом'якшуючими і обставини, не зазначені в законодавстві.

Під обставинами, що пом'якшують відповідальність за вчинення адміністративного проступку, розуміються різноманітного роду ясно видимі чинники, що викликають неадекватне поведіння правопорушника в момент вчинення проступку або впливають на оцінку рівня шкідливих наслідків цього проступку після його вчинення. Основні ознаки цих обставин в усій повноті відносяться до самого діяння і до особистості порушника, проте, до складу проступку в якості кваліфікуючих обставин не включаються. Якщо ж вони є кваліфікуючими обставинами самого правопорушення (наприклад, проживання без паспорта або без прописки особи, що не достигла вісімнадцяти років - ст. 197 КУпАП), то вони не можуть розглядатися в якості обставин, що пом'якшують адміністративну відповідальність.

Що ж стосується обставин, які обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, то до таких стаття 35 КУпАП відносить:

- 1) продовження протиправної поведінки, незважаючи на вимоги уповноважених на те осіб припинити її;

2) повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню; вчинення правопорушення особою, яка раніше вчинила злочин;

3) втягнення неповнолітнього в правопорушення;

4) вчинення правопорушення групою осіб;

5) вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставинах;

б) вчинення правопорушення в стані сп'яніння. Орган (посадова особа), який накладає адміністративне стягнення, залежно від характеру адміністративного правопорушення, може не визнати дану обставину обтяжуючою.

Під обставинами, які обтяжують адміністративну відповідальність за вчинення адміністративного проступку, розуміються різноманітного роду чинники, що змінюють відношення як до самого діяння, так і до особи правопорушника і посилюючі суспільну небезпеку і шкідливість проступку.

Обставини, приведені в ст. 35 КУпАП, є підставою для посилення відповідальності за вчинення адміністративного проступку лише тоді, коли вони не включені в якості кваліфікуючих ознак до складу правопорушення. У противному випадку вони не повинні додатково враховуватися при накладенні адміністративного стягнення, і їх не варто вказувати в постанові про застосування відповідного заходу впливу.

У перелік обставин, що обтяжують відповідальність за правопорушення, Кодекс включає, насамперед, продовження протиправної поведінки, незважаючи на вимоги уповноважених на те осіб припинити її (наприклад, порушення тиші в гуртожитку, усупереч вимозі робітника міліції припинити протиправну поведінку). Така поведінка правопорушника, незважаючи на вимоги уповноважених осіб припинити вчинення правопорушення, свідчить про підвищену суспільну небезпеку вчиняемого адміністративного проступку, яка виявляється: по-перше, у злісному характері правопорушення і небажанні винного відмовитися від

протиправної поведінки і, по-друге, в ігноруванні правомірних вимог уповноваженої на те особи про припинення вчиняемого правопорушення. При цьому варто мати на увазі, що невиконання законних вимог окремих посадових осіб і представників громадськості про припинення правопорушення утворює самостійний склад адміністративного проступку. Так, наприклад, ст. 188-28 КУпАП передбачає адміністративну відповідальність за невиконання законних вимог посадових осіб Державної автомобільної інспекції МВС України.

Таким чином, аналіз наявних теоретичних досліджень, вказує на єдність правової природи всіх адміністративних стягнень і на те, що ні законодавець, ні науковці не наділяють додаткові адміністративні стягнення якимись специфічними особливостями. Також необхідно диференціювати адміністративні стягнення залежно від концентрації алкоголю в крові водія, одночасно застосовуючи штраф і позбавлення права керування транспортним засобом.

Чинним законодавством України передбачена велика кількість видів стягнень, що порушників правил безпеки дорожнього руху. найбільш застосовуваним серед них є штраф. З метою підвищення ефективності адміністративного штрафу як засобу забезпечення безпеки дорожнього руху, а також у зв'язку з його нездатністю виконувати наразі превентивну, виховну і каральну функції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вважаємо за необхідне: 1) переглянути його розміри, переважно у бік збільшення, оскільки в наш час вони не відповідають суспільній шкідливості правопорушень у цій сфері; 2) систематичний перегляд розмірів адміністративних штрафів за вказані правопорушення залежно від соціально-економічного стану країни.

3.2. Характеристика провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та шляхи його удосконалення

Поняття провадження у справах про проступки чинним законодавством не наводиться, але воно вироблено наукою адміністративного права. Проте в адміністративно-правовій літературі єдине розуміння сутності цього провадження до сьогодні відсутнє. Тому перш, ніж перейти до розгляду питання про провадження у справах про проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно передусім визначитись із поняттям, предметом та структурою адміністративного процесу в цілому. Це дозволить правильно й точно встановити зміст зазначеного виду провадження, його місце і роль у структурі адміністративного процесу.

У теорії адміністративного процесу існують дві основні концепції щодо визначення поняття та предмета цієї галузі права. Одні вчені відстоюють широке тлумачення поняття та предмета адміністративного процесу, інші наполягають на вузькому розумінні, оскільки пов'язують це тільки з розглядом адміністративних справ.

Ми поділяємо думку тих учених, які розглядають адміністративний процес у широкому розумінні, це дозволяє правильно усвідомити його місце і роль у системі інших процесуальних галузей права. Так, О. М. Бандурка, М. М. Тищенко до адміністративного процесу відносять три види адміністративних проваджень: провадження у справах про проступки, дисциплінарне провадження та провадження за скаргами громадян¹.

Питання адміністративного процесу традиційно пов'язується з поняттям провадження. Процес при цьому розглядається як сукупність

¹ Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. – Харьков : изд-во НУВД, 2001. – с. 194.

проваджень, які існують у його межах¹, зазначаючи, що вони співвідносяться як загальне й особливе². Цей погляд властивий також більшості прихильників широкого розуміння адміністративного процесу.

Структура адміністративного процесу складається з окремих адміністративно-процесуальних проваджень. Вони співвідносяться з адміністративним процесом як категорії особливого та загального і входять до його структури як відокремлений елемент.

Адміністративне провадження являє собою вид адміністративного процесу, його складову частину, яку врегульовано адміністративно-процесуальними нормами, на підставі яких відбувається реалізація норм матеріального права.

Щодо визначення поняття провадження у справах про проступки в юридичній літературі єдиного розуміння до сьогодні не існує. Так, В. К. Колпаков спочатку визначає провадження у справах про проступки як правовий інститут, у межах якого регулюються процесуальні адміністративно-деліктні відносини та забезпечується вирішення адміністративних справ, а також попередження проступків, а пізніше розглядає його як різновид виконавчо-розпорядчої діяльності³. Як систему адміністративно-процесуальних норм, які регулюють порядок, форми та методи діяльності відповідних державних органів, їх посадових осіб та представників громадськості стосовно порушення та розгляду справ про адміністративні проступки, застосування до винних справедливих заходів адміністративної відповідальності та їх виконання, розглядає також провадження у справах про проступки І. О. Галаган⁴.

¹ Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – с. 314.

² Там само.

³ Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – с. 337-338.

⁴ Галаган И. А. Административная ответственность в СССР / И. А. Галаган. – Воронеж : ВГУ, 1970. – с. 30-31.

Такі вчені-адміністративісти, як О. М. Бандурка¹, Д. М. Бахрах², Ю. П. Битяк³, А. С. Васильєв⁴, М. М. Тищенко⁵ визначають поняття провадження у справах про проступки через поняття адміністративно-процесуальної діяльності, тобто як низку певних дій уповноважених органів (посадових осіб), а у визначених законом випадках – й інших суб'єктів, які, відповідно до норм адміністративного законодавства, здійснюють заходи, спрямовані на притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності.

Таким чином, виходячи з наведеного, можна зробити висновок, що чинне законодавство не містить визначення поняття провадження у справах про проступки. Проаналізувавши різні погляди вчених-адміністративістів, автор пропонує таке визначення: провадження у справах про проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху являє собою врегульоване адміністративно-процесуальними нормами вирішення справ про порушення правил, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, шляхом здійснення уповноваженими на те органами (посадовими особами) певних відповідних процедур щодо виявлення адміністративних проступків у цій сфері та притягнення осіб, які винні у їх скоєнні, до адміністративної відповідальності.

Основним нормативно-правовим актом, що регулює питання провадження у справах про проступки є Кодекс України про адміністративні правопорушення⁶.

Згідно зі ст. 245 КупАП, завданнями провадження у справах про адміністративні правопорушення є: своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне

¹ Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. – Харьков : изд-во НУВД, 2001. – 352 с.

² Бахрах Д. Н. Административное право России : [учебник для вузов / Д. Н. Бахрах. - М. : НОРМА, 2000. – 640 с.

³ Адміністративне право України : [підручник для юрид. вузів і факультетів / Ю. П. Битяк, В. В. Богущкий, В. М. Гаращук, В. В. Зуй та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. – Харків : Право. – 2000. – 520 с.

⁴ Васильєв А. С. Административное право Украины (общая часть) : [учебное пособие] / А. С. Васильев. – Х. : „Одиссей”, 2002. – 288 с.

⁵ Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. – Харьков : изд-во НУВД, 2001. – 352 с.

⁶ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

з'ясування обставин кожної справи, вирішення її в точній відповідності із законом, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин і умов, які призводять до вчинення проступків, запобігання проступкам, виховання громадян у дусі додержання законів та зміцнення законності.

Як і будь-яка діяльність, провадження у справах про проступки ґрунтується на певних принципах, які, у свою чергу, закріплені в Кодексі України про адміністративні правопорушення. Так, закріплено принципи розгляду справи на засадах рівності громадян (ст. 248 КУпАП), забезпечення прав інтересів учасників провадження за допомогою надання права адвокату захищати їх інтереси (ст. 271 КУпАП) та ін. Достатньо зазначити, що принципи, зафіксовані у законодавстві, в обов'язковому порядку повинні дотримуватись у провадженні у справах про проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

До цих принципів також належать: принцип законності; принцип охорони інтересів держави і особи; принцип об'єктивної істини; принцип державної мови; принцип змагальності сторін; принцип публічності і гласності; принцип швидкості й оперативності; принцип рівності громадян перед законом тощо.

Стадіям провадження у справах про проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху притаманні такі ознаки:

- по-перше, стадії здійснюються послідовно, утворюючи своєрідний ланцюг дій;
- по-друге, розташування стадій у цьому ланцюгу має не випадковий характер, їх послідовність логічно визначена. Наприклад, оскарження постанови по справі не може передувати стадії винесення рішення у справі;
- здійснення тієї чи іншої стадії у провадженні визначається адміністративно-процесуальними нормами.

Отже, можна зробити висновок, що стадія адміністративного процесу – це відокремлена у часі та логічно пов'язана сукупність

процесуальних дій, яка спрямована на досягнення певних цілей і вирішення відповідних завдань, вона відрізняється колом учасників, а її результати закріплюються у відповідних процесуальних документах.

Щодо стадій провадження у справах про проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, то автор підтримує концепцію тих науковців, які пропонують такі стадії: 1) адміністративне розслідування та порушення справи; 2) розгляд справи і винесення постанови; 3) оскарження та перегляд постанови; 4) виконання постанови.

Дорожньо-транспортний травматизм - це проблема суспільної охорони і здоров'я, що росте, яка непропорційно впливає на уразливі групи учасників дорожнього руху, включаючи бідних. Більше половини осіб, загиблих в дорожніх катастрофах, належить до вікової групи від 15 до 44 років і часто є годувальниками сім'ї.

Україна поставила перед собою задачу проведення в державі адміністративно-правової реформи, спрямованої на оптимізацію та поліпшення діяльності органів публічної влади. Удосконалення чинного адміністративного законодавства та приведення його до стандартів міжнародного права спрямоване на вирішення низки проблем у різноманітних сферах суспільного життя та діяльності державних органів. Зокрема однією з таких сфер є забезпечення безпеки дорожнього руху та відносини, пов'язані з цією діяльністю. Не зважаючи на низку корінних змін законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, до сьогодення залишається проблеми адміністративно-правової регламентації огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.

Прийняття нових правових норм створило б умови для використання доказів, зібраних під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди для швидкого і об'єктивного розгляду справ про адміністративні правопорушення, викриття винних та забезпечення правильного застосування Закону з тим, щоб кожен хто вчинив адміністративний делікт був притягнутий до відповідальності.

На сьогодні, у теорії адміністративного права існує актуальна проблема правової природи та визначеності такого процесуального заходу, як огляд місці події. У справах про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 124 КУпАП огляд місця події (ДТП) є невід'ємним обов'язковим елементом з'ясування обставин події та встановлення (доказування) вини особи. Не зважаючи на це, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання у адміністративному провадженні.

Зі змісту статті 251 КУпАП випливає, що доказами у справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Правова норма наводить конкретний перелік за якими ці дані встановлюються. Треба зазначити, що у цьому переліку протокол огляду місця події або схема огляду місця ДТП не наведені. Схему огляду місця ДТП, яка фактично складається у практичній діяльності посадовими особами Державтоінспекції можна віднести хіба щодо «...інших документів».

У правовій теорії та практичній діяльності основним документом, що закріплює результати проведення певних процесуально-правових дій (заходів) є протокол, у деяких випадках акт. Основним документом з фіксації результатів огляду місця дорожньо-транспортної пригоди у кримінальному судочинстві, як було зазначено вище, є протокол огляду. На жаль існуюча модель нормативної регламентації оформлення результатів огляду місця ДТП у адміністративному провадженні на сьогодні не визначена на законодавчому рівні. Закріплений у відомчому наказі бланк схеми оформлення ДТП не цілком відповідає вимогам для

використання її як доказ у ході розгляду адміністративних правопорушень, передбачених статтею 124 КУпАП.

З метою ефективного розслідування адміністративних правопорушень, передбачених статтею 124 КУпАП, пропонуємо внести додаткові норми до КУпАП, які б закріплювали вимоги до проведення огляду місця ДТП як заходу забезпечення адміністративного провадження та протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди – документа, який закріплює результати процесуальних дій та буде являтися повноцінним доказом під час розгляду справи та прийняття об'єктивного рішення. Щоб забезпечити високу якість протоколу огляду, під час дослідження місця дорожньо-транспортної пригоди пропонуємо використовувати зразок протоколу огляду місця пригоди у кримінальному судочинстві (який оформляється у випадку ДТП з постраждалими).

У протоколі огляду місця дорожньо-транспортної пригоди повинно зазначатися: дата, місце, початок та закінчення його складання, посада, прізвище, ім'я, по-батькові особи, яка склала протокол; час отримання повідомлення про ДТП, час прибуття на місце пригоди; відомості про особу, яка надала інформацію про ДТП; прізвища, ім'я, по батькові свідків; погодні умови, за яких було здійснено огляд місця пригоди, вид пригоди, стан, розміри дорожнього покриття, спосіб регулювання руху на місці пригоди, стан освітлення на даній ділянці дороги; характер розташування транспортних засобів на місці пригоди, сліди протекторів шин, сліди гальмування; наявність матеріальних пошкоджень транспортних засобів; прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби.

Протокол огляду місця пригоди заповнюється безпосередньо під час огляду і підписується його учасниками. Лише у виключних випадках протокол складається після огляду, за чернетками, якщо цьому заважають об'єктивні причини (дощ, мокрий сніг).

Дорожньо-транспортні пригоди і пов'язаний з ними травматизм можна попередити. У країнах з високим доходом низка чітко визначених

заходів сприяли значному зниженню як числа випадків, так і тяжкості дорожньо-транспортного травматизму. Такі заходи включають введення законодавства по обмеженню швидкості, вживання алкоголю і контроль над його дотриманням, обов'язкове використання ременів безпеки і шоломів, безпечніше конструювання доріг, а також користування ними і автомобілями. Зниження дорожньо-транспортного травматизму може сприяти досягненню цілей в області розвитку, встановлених її Декларації тисячоліття, завдання яких - понизити наполовину крайню убогість і значно скоротити смертність у наслідок ДТП.

Дорожньо-транспортний травматизм є важливою, проте ігнорованою проблемою суспільної охорони здоров'я, для попередження якої потрібні ефективні і стійкі зусилля. Зі всіх систем, з якими людям доводиться стикатися повсякденно, системи дорожнього руху є найбільш складними і найбільш небезпечними.

На сьогодні, у теорії адміністративного права існує актуальна проблеми правової природи та визначеності такого процесуального заходу, як огляд місця події. Не зважаючи на це, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання у адміністративному провадженні.

За правовою сутністю процесуальні дії під час огляду місця ДТП у межіх адміністративного провадження дуже схожі з аналогічними процесуальними діями у кримінальному судочинстві, тому вимоги до їх проведення можуть бути взяті за основу під час формування адміністративних норм, які стосуються огляду ДТП та оформлення його результатів.

Пропонується доповнити главу 20 Кодексу України про адміністративні правопорушення новими статтями 264-1 «Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди» та 264-2 «Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди» у наступному контексті:

а) статтю 264-1 “Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди”

“Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди можуть здійснювати уповноважені на те посадові особи Державтоінспекції, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у випадках порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, у тому ж числі транспортних засобів, учасників дорожнього руху та інших предметів (об’єктів), що мають відношення до дорожньо-транспортної події здійснюється, як правило, у присутності осіб – учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших зацікавлених осіб, за участю двох понятих. У невідкладних випадках транспортні засоби, речі та предмети може бути піддано оглядові з участю двох понятих під час відсутності власника (володільця).

Під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди можуть бути використані засоби фото-, відеофіксації.

Про огляд місця дорожньо-транспортної пригоди складається протокол, який додається до протоколу про адміністративне правопорушення”;

б) статтю 264-2 “Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди”, в якій викласти вимоги до складання протоколу огляду місця ДТП, серед яких повинно зазначатися: дата, місце, початок та закінчення його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; час отримання повідомлення про ДТП, час прибуття на місце пригоди; відомості про особу, яка надала інформацію про ДТП; прізвища, ім'я, по батькові свідків; погодні умови, за яких був здійснений огляд місця пригоди, вид пригоди, стан, розміри дорожнього покриття, спосіб регулювання руху на місці пригоди, стан освітлення на цій ділянці дороги; характер розташування транспортних засобів на місці пригоди, сліди протекторів шин, сліди гальмування; наявність матеріальних

пошкоджень транспортних засобів; прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби;

Також, окремою проблемою адміністративного провадження є те, що за правопорушення, передбачене статтею 130 КУпАП, чинним законодавством передбачається накладення адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту. Разом з тим, в чинному законодавстві існує проблемне питання у зв'язку з тим, що стягнення за це правопорушення накладається судом, але відповідно до статті 268 КУпАП присутність особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, є не обов'язковою. Таким чином, суди можуть виносити постанову про адміністративний арешт без присутності правопорушника у судовому засіданні. Разом з тим, відповідно до статті 326 КУпАП постанову районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду (суддів) про застосування адміністративного арешту виконується негайно після її винесення. Але відсутність особи, стосовно якої винесено постанову про адміністративний арешт, унеможливорює виконання постанови негайно.

Відповідно до статті 303 КУпАП «Давність виконання постанов про накладення адміністративних стягнень» зазначено, що не підлягає виконанню постанову про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення. Якщо відповідно до статті 291 цього Кодексу не було оскарження чи опротестування постанови, то перебіг строку давності не зупиняється.

Таким чином, постанову про застосування адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту повинна виконуватися у термін трьох місяців з дня винесення судом.

Єдиним виходом з ситуації, коли правопорушник відсутній за місцем реєстрації або його місце знаходження не встановлено, є можливість звернення посадової особи органу внутрішніх справ до суду з поданням про відстрочку виконання постанови відповідно до статті 301 КУпАП.

Також, сучасною проблемою адміністративного провадження за правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху є питання повернення тимчасово затриманих транспортних засобів зі спеціальних майданчиків та стоянок.

Підстави тимчасового затримання транспортного засобу визначені частиною першою статті 265-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Так, частина перша цієї статті передбачає, що у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено визначені Кодексом правопорушення, працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку (якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля - евакуатора.

Зазначена норма пов'язує тимчасове затримання транспортного засобу з низкою правопорушень, у вчиненні яких є підстави вважати водія винним. Це, зокрема, такі правопорушення як:

- керування транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи, рульового управління, тягово-зчіпного пристрою чи інші несправності, з якими відповідно до встановлених правил їх експлуатація забороняється, своєчасно не пройшли державного технічного огляду (стаття 121 КУпАП);

- експлуатація транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені (стаття 121-1 КУпАП);

- керування транспортними засобами водіями, які не мають при собі або не пред'явили чи не передали для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, талона до нього, реєстраційних та інших документів, що вимагаються Правилами дорожнього руху (стаття 126 КУпАП);

- керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (стаття 130 КУпАП);

- порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами (стаття 132-1 КУпАП);

- обладнання власниками або водіями транспортних засобів спеціально прихованими або замаскованими місцями, які використовуються для перевезення нелегальних мігрантів (частина 2 статті 206-1 КУпАП).

Слід мати на увазі, що цей перелік правопорушень не включає таких, що пов'язані з правилами зупинки чи стоянки транспортних засобів. Тобто, порушення водієм лише правил зупинки чи стоянки транспортного засобу, коли при цьому ним не вчинено іншого правопорушення, передбаченого вказаною вище нормою Кодексу, не може тягнути за собою затримання та доставлення транспортного засобу для зберігання на спеціальний майданчик або стоянку.

Крім цього, закон не надає працівнику Державтоінспекції права вибору щодо того, який саме захід застосувати при виявленні правопорушення – заблокувати транспортний засіб правопорушника чи доставити його за допомогою евакуатора для зберігання на спеціальний майданчик або стоянку.

Законом встановлено, що тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, в тому числі за допомогою евакуатора, можливе лише в тому разі, якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху (частина перша статті 265-2 Кодексу¹, стаття 52-1 Закону України «Про дорожній рух»²).

У разі тимчасового затримання транспортного засобу працівник Державтоінспекції зобов'язаний надати особі можливість повідомити про

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

² Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

тимчасове затримання транспортного засобу та своє місцезнаходження іншу особу за власним вибором і вжити заходів щодо повернення автомобіля до місця постійної дислокації (частина друга статті 265-2 Кодексу).

При цьому, необхідно враховувати і те, що згідно з Порядком тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках та стоянках, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102, у разі можливості усунення адміністративного правопорушення на місці його виявлення, доставлення автомобіля на спеціальний майданчик чи стоянку не здійснюється.

Отже, уповноважений працівник Державтоінспекції як крайній захід має право тимчасово затримати транспортний засіб шляхом його доставлення для зберігання на спеціальний майданчик або стоянку за допомогою евакуатора лише в тому разі, коли водієм вчинено правопорушення, передбачене визначеними нормами Кодексу, яке неможливо усунути на місці його виявлення, і при цьому транспортний засіб суттєво перешкоджає дорожньому руху.

Необхідно також враховувати, що згідно з пунктом 8.1. Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26 лютого 2009 року № 77, вважається, що транспортний засіб створює значні/суттєві перешкоди дорожньому руху, якщо він робить неможливим рух транспортних засобів проїзною частиною автомобільної дороги¹.

Результати проведеного нами соціологічного опитування респондентів показали, що актуальною проблемою адміністративного провадження за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на сьогодні є питання повернення тимчасово затриманих транспортних

¹ Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26 лютого 2009 р. № 77 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – Ст. 1193.

засобів зі спеціальних майданчиків та стоянок. Чинним законодавством передбачений Порядок тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, але відсутній законодавчо закріплений порядок повернення таких транспортних засобів. У зв'язку із цим виникають проблеми під час видачі транспортних засобів їх власникам, а також під час розуміння та тлумачення умов та підстав їх видачі. Це призводить до необґрунтованих складностей під час видачі транспортних засобів, що, в свою чергу, породжує надання скарг до органів прокуратури та позовів до відповідних судів.

Неврегульоване питання видачі транспортних засобів зі спеціальних майданчиків і стоянок прямо або опосередковано впливає на ефективність роботи працівників ДАІ. На місцях (за вивченням досвіду діяльності ДАІ у м. Донецьку) локально розроблюються певні інструкції з видачі транспортних засобів. Однак, з точки зору правознавства, вони не мають ніякого юридичного значення, а спрямовані лише на узгодження дій працівників у певній територіальній одиниці ДАІ.

Тому, з метою впорядкування зазначеної діяльності та надання їй юридично значущого статусу нами було пропонуємо прийняти проект Порядку повернення тимчасово затриманих транспортних засобів зі спеціальних майданчиків та стоянок.

На сучасному етапі розвитку української держави в умовах виконання Указу Президента України від 20 листопада 2007 року «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху»¹ запроваджена система оформлення ДТП без працівників ДАІ щодо складення протоколів про порушення водіями Правил дорожнього руху та надіслання вказаних протоколів за підвідомчістю на розгляд судів, набуває сьогодні все більшої актуальності.

¹ Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20.11.2007 р. № 1121. // Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1121%2F2007>

На підставі соціологічних опитувань визначено нагальні проблеми щодо застосування в Україні механізму спрощеного оформлення ДТП його учасниками без присутності працівника ДАІ (складання «Європротоколу»), а саме:

- відсутність у водіїв бланків повідомлень про ДТП;
- необхідність переоформити договори страхування, що діяли до 18 вересня 2011 року, для отримання можливості застосувати процедуру «європротоколу»;
- відсутність у водіїв знань щодо застосування «європротоколів»;
- неможливість дійти згоди щодо обставин скоєння ДТП;
- неможливість на місці ДТП правильно визначити розмір шкоди.

Отже, незважаючи на можливість уникнення відповідальності за ст. 124 КУпАП, водії вважають за краще викликати на місце пригоди працівників ДАІ ніж оформлювати матеріали ДТП самостійно. Така тенденція, своєю чергою, свідчить про те, що окреслене законодавцями завдання щодо вивільнення часу працівників міліції, задіяних на оформленні ДТП, на сьогодні ще практично не вирішено.

Викликають заперечення також окремі положення законодавчих актів, що зазнали змін через упровадження «європротоколу».

Звільнення від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, осіб, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, за умови, що учасники ДТП скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» – ст. 124 КУпАП.

Складання водіями такого повідомлення не усуває суспільну небезпечність скоєного ними діяння, не впливає на тяжкість його наслідків і не змінює психічного ставлення водіїв до вчиненого проступку. Тобто

порушення Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за ознаками, передбаченими ст. 9 КУпАП, залишається адміністративним правопорушенням незалежно від згоди водіїв щодо форми документування його наслідків.

Притягнення до адміністративної відповідальності за одне й те саме діяння лише окремої категорії правопорушників – водіїв, що не змогли скористатись правом спільно скласти повідомлення про ДТП (наприклад, не спромоглися встановити на місці ДТП розмір шкоди), порушує закріплений у ст. 24 Конституції України¹ принцип рівності громадян перед законом.

Крім того, звільнення осіб від адміністративної відповідальності залежно від форми документування наслідків адміністративного проступку суперечить загальним засадам адміністративного процесу. Згідно із чинним КУпАП, єдиною підставою, що передбачає звільнення від адміністративної відповідальності є малозначність вчиненого адміністративного правопорушення (ст. 22 КУпАП).

Зміни до Правил дорожнього руху, згідно з якими, поряд зі збереженням вимоги щодо прибуття до найближчого поста ДАІ або до органу чи підрозділу міліції для оформлення відповідних матеріалів водіїв, причетних до ДТП, унаслідок якої немає потерпілих та не завдано матеріальної шкоди третім особам, а транспортні засоби можуть безпечно рухатися (див. абзац 1 п. 2.11), запроваджено звільнення водіїв, що склали спільне повідомлення про ДТП, від обов'язку повідомляти про цю пригоду підрозділи міліції (див. абзац 3 п. 2.11).

Де-факто Правила дорожнього руху надають водіям за дотримання певних вимог можливість приховати факт ДТП й уникнути адміністративної відповідальності за правопорушення, передбачені такими статтями, як 124, 126, 130 КУпАП. Питання, на які зловживання здатні задля цього сучасні українські водії, є риторичним.

¹ Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254 к 196 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

Невзяття на державний облік пригод (небезпечних випадків), що сталися за участю транспортних засобів, зазначених у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови експлуатації таких транспортних засобів особами, відповідальність яких застрахована, відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за умови досягнення згоди водіїв таких транспортних засобів щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, за відсутності в них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та в разі складення такими водіями спільного повідомлення про ДТП.

Застосування до вищезазначених фактів терміна «пригода» або «небезпечний випадок» (ч. 5 п. 9 Порядку обліку ДТП) усунуло підстави для поставлення їх на облік ДТП, позаяк формально їх перестають вважати дорожньо-транспортними пригодами.

Цей підхід суперечить Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», в якому такі факти прямо визначено як дорожньо-транспортні пригоди (див. п. 33.2 Закону). Крім того, досліджувані явища повністю відповідають визначенню ДТП, наданому в п. 2 Порядку обліку ДТП: подія (небезпечний випадок), що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або травмовані люди чи завдано матеріальних збитків, за ознакою завдання матеріальних збитків.

До того ж нагадаємо, що під час прийняття змін до чинного законодавства, пов'язаних із запровадженням «європротоколу», за основу було взято дані, згідно з якими 65,8% ДТП може бути оформлено без участі ДАІ самими застрахованими учасниками пригоди за їх згодою . Усунення від обліку понад 65% ДТП позбавляє дані про аварійність такої властивості, як об'єктивність, що своєю чергою впливає на аналіз причин дорожньо-транспортних пригод та якість заходів, спрямованих на зниження фактичної кількості ДТП і тяжкості їх наслідків.

Таким чином, непоставлення на облік ДТП зазначеної категорії суперечить меті єдиного обліку дорожньо-транспортних пригод, якою є одержання об'єктивних статистичних даних для оцінювання стану аварійності на дорогах України, аналізу причин виникнення цих пригод та вжиття заходів до запобігання їм (п. 3 Порядку обліку ДТП). При цьому викривляється державна статистична звітність, до якої, згідно із п. 8 Порядку обліку ДТП, вносять відомості як про дорожньо-транспортні пригоди, що спричинили загибель або травмування людей та матеріальні збитки, так і про пригоди, що призвели тільки до матеріальних збитків.

Недосконалість існуючого механізму застосування «європротоколу» в Україні обумовлює необхідність його подальшого доопрацювання. Нами пропонується Комплекс заходів щодо подальшого вдосконалення механізму складання матеріалів дорожньо-транспортних пригод за згодою учасників пригоди без присутності працівника Державтоінспекції МВС України, що включає наведені нижче положення.

Мета комплексу полягає в обґрунтуванні та формулюванні пропозицій до чинного законодавства з питань складання матеріалів дорожньо-транспортних пригод за згодою учасників пригоди без присутності працівника Державтоінспекції МВС України.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- розмежувати адміністративно-правові та цивільно-правові відносини, що виникають внаслідок пошкодження транспортних засобів, спричиненого порушенням водіями Правил дорожнього руху;
- розмежувати повноваження щодо оформлення наслідків ДТП між страховими компаніями та ДАІ МВС;
- розробити заходи, спрямовані на посилення державного контролю за оформленням матеріалів ДТП;
- сформулювати пропозиції щодо внесення відповідних змін до чинного законодавства.

З точки зору цивільного законодавства транспортний засіб є майном (ст. 190 ЦК України). Право власника володіти, користуватись та розпоряджатись своїм майном складає замість права власності (ст. 317 ЦК України)¹, яке гарантується ст. 41 Конституції України.

Ризик випадкового знищення та випадкового пошкодження майна несе його власник, якщо інше не встановлено договором або законом (ст. 323 ЦК України)².

Діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, є джерелом підвищеної небезпеки. Шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на законних підставах володіє транспортним засобом, або особою, що заволоділа ним неправомірно (ст. 1187 ЦК України). Шкода, завдана внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки, відшкодовується підставах, визначених в ст. 1188 ЦК України³.

Різновидом захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб є страхування. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є обов'язковим (ст. 1, п. 9 ст. 7 Закону України «Про страхування»)⁴.

Отже, відносини, що виникають у зв'язку із реалізацією права власності на транспортний засіб внаслідок його використання, зберігання, утримання та страхування ризиків належать до галузі цивільного законодавства

Користування транспортним засобом полягає в його експлуатації з метою пересування людей та перевезення вантажів. Використання при цьому автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів тощо робить особу, яка експлуатує транспортний засіб, учасником дорожнього руху

¹ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

² Там само.

³ Там само.

⁴ Про страхування : Закон України від 07 березня 1996 р. № 85/96-ВР // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>.

(ст. 14 Закону України «Про дорожній рух»¹). Єдиний порядок дорожнього руху на всій території України регламентується Правилами дорожнього руху².

За своєю функціональною спрямованістю Правила дорожнього руху є регулятивними нормами права, які встановлюють права і обов'язки суб'єктів. Охоронними нормами права відносно до Правил дорожнього руху є норми, закріплені в Кодексі України про адміністративні правопорушення позаяк вони встановлюють способи юридичної відповідальності за порушення прав і невиконання обов'язків, закріплених у регулятивних нормах.

Введення певного порушення Правил дорожнього руху до складу Особливої частини КУпАП переводить суспільні відносини, пов'язані із користуванням транспортним засобом, із галузі цивільно-правових відносин до галузі адміністративно-правових.

При цьому змінюються правовий статус учасників правовідносин: власник транспортного засобу (особа, що ним керує на законних підставах) переходить в категорію правопорушників. Невід'ємним учасником таких правовідносин стає особа, що виконує від імені держави правоохоронні функції, рішення якої носять імперативний характер, зокрема працівник ДАІ.

Наявність в КУпАП норми, що передбачає настання адміністративної відповідальності за порушення ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів (ст. 124 КУпАП), тягне за собою накладення на правопорушника адміністративного стягнення, отже – необхідність присутності на місці пригоди працівника ДАІ для фіксації зазначеного правопорушення (складання протоколу про адміністративне правопорушення).

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

² Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

Доповнивши ст. 124 КУпАП приміткою про звільнення від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, осіб, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, за умови, що учасники ДТП скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», законодавець не змінив чинного порядку провадження в справах про адміністративні правопорушення. Формально, виконання вимог ст. 254 КУпАП щодо складання протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП залишається обов'язковим. Це, своєю чергою, вимагає присутності на місці ДТП працівника ДАІ незалежно від домовленості водіїв щодо складання «європротоколу».

У вирішенні цієї проблеми корисним може стати досвід Російської Федерації, де адміністративним проступком не вважається порушення Правил дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу, якщо воно не тягне за собою заподіяння легкої або середньої тяжкості шкоди здоров'ю потерпілого (ст. 12.24 Кодексу Російської Федерації про адміністративні правопорушення¹).

Скасування в Україні адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП) виведе правовідносини, що виникають з приводу пошкодження транспортних засобів та іншого майна без заподіяння тілесних ушкоджень постраждалим, із сфери законодавства про адміністративні правопорушення у сферу цивільно-правових відносин.

Разом з тим, необхідно встановити адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : [постатейный научно-практический комментарий] / [ред. А.П. Шергин]. – М. : ЗАО “Библиотечка “Российской газеты”, 2002. – 640 с.

потерпілому легкі тілесні ушкодження, що можна зробити шляхом заміни редакції ст. 124 КУпАП.

Через відсутність складу адміністративного правопорушення відпаде необхідність у присутності працівників ДАІ при оформленні фактів пошкодження транспортних засобів та іншого майна.

Це дасть змогу чітко розподілити компетенцію суб'єктів оформлення матеріалів ДТП залежно від наслідків що настали.

Наслідки ДТП з постраждалими оформлюватимуться працівниками ДАІ відповідно до вимог внутрішньовідомчих наказів.

Наслідки ДТП без постраждалих оформлюватимуться наступним чином:

- за дотримання вимог статті 33 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» – водіями самостійно шляхом складання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (європротоколу);

- за відсутності можливості оформлення європротоколу, якщо цивільно-правова відповідальність обох водіїв застрахована – спільно представниками страховиків або аварійним комісаром, що визначається при укладенні договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- за відсутності у одного з водіїв полісу страхування цивільно-правової відповідальності – спільно представником страховика або аварійним комісаром з одного боку, та водієм самостійно або із запрошенням адвоката – з іншого боку;

- за відсутності полісу страхування цивільно-правової відповідальності у обох водіїв – водіями самостійно або із запрошенням адвокатів в порядку, передбаченому ч. 1 п. 2.11 Правил дорожнього руху.

Відсутність складу адміністративного правопорушення в діях осіб, що пошкодили транспортні засоби без завдання шкоди потерпілим, надасть працівникам ДАІ законні підстави не вручатись в цивільно-правові відносини, що виникають між водіями та їх страховиками, тобто

відмовитись від оформлення наслідків такої пригоди. Водночас, позбавлення працівників ДАІ права втручання у вищезазначені цивільно-правові відносини, не відміняє необхідності виконання ними покладених на ДАІ завдань .

Присутність працівників ДАІ на місці ДТП, внаслідок якої не постраждали люди, не виключається повністю. Їх може бути запрошено учасниками пригоди або іншими учасниками дорожнього руху з метою регулювання дорожнього руху на місці пригоди, припинення порушень громадського порядку водіями та їх представниками, документування фактів керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції шляхом складання протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП¹.

Невтручання працівників ДАІ у цивільно-правові відносини, що виникають між водіями, які не мають страхового полісу, позбавить останніх можливості отримати на місці ДТП безкоштовну правову допомогу, що сьогодні полягає в безоплатному кваліфікованому складанні матеріалів ДТП працівниками ДАІ. Необхідність оплатного залучення адвоката для надання правової допомоги при оформленні наслідків ДТП для подальшого звернення до суду в порядку цивільного провадження певною мірою сприятиме виконанню водіями вимог законодавства щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Наявність страхового полісу окрім страхових виплат гарантуватиме отримання від представника страховика компетентної допомоги при оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Компетентну платну допомогу в оформленні матеріалів ДТП без постраждалих може надавати і усунена від прийняття рішення по суті Державтоінспекція. За заявою учасників пригоди працівник ДАІ може

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

здійснити виїзд на місце ДТП без постраждалих, провести його огляд, скласти протокол та схему.

Це надасть водіям незастрахованих транспортних засобів право альтернативного вибору помічника в оформленні матеріалів ДТП: адвокат або працівник ДАІ. В обох випадках допомога буде оплатною, що стимулюватиме водіїв до виконання законодавчо закріпленого обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

З приводу надання Державтоінспекцією вищевказаної платної послуги вбачаються принаймні 2 заперечення:

- відсутність законодавчого регулювання цього питання;
- неготовність суспільства платити за послугу, яка впродовж десятиліть надавалась безкоштовно і сприймалась як обов'язок, покладений на ДАІ.

Якщо перше заперечення можна подолати розширивши перелік платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ, то на подолання другого потрібен час, протягом якого водії незастрахованих транспортних засобів звикатимуть до самостійного вирішення питань на місці ДТП без постраждалих і визначаться щодо вибору помічників в оформленні матеріалів таких ДТП: адвокат або ДАІ.

Як було зазначено у попередніх розділах, після оформлення за наслідками ДТП «європротоколу» в подальшому можуть з'явитись особи, постраждалі внаслідок такої пригоди, які мають гарантоване законом право звернутись до правоохоронних органів (міліція, в т.ч. ДАІ) по допомогу у відновленні порушених прав. Поява потерпілого після завершення процедури складання «європротоколу» може бути зумовлена як об'єктивними факторами (нездужання виявилось з часом), так і суб'єктивними (водії свідомо проігнорували наявність потерпілого, особа симулює хворобу з метою отримання матеріального прибутку). Відсутність у ДАІ не тільки матеріалів з місця відповідної ДТП, а навіть

інформації про факт такої пригоди значно ускладнить роботу правоохоронців зі встановлення об'єктивної істини у справі.

Найпростішим вирішенням цієї проблеми, на перший погляд, є повернення традиції обов'язкового оформлення матеріалів всіх ДТП працівниками ДАІ. Але воно має низку заперечень. По-перше, такий підхід зведе нанівець всю роботу, пов'язану із запровадженням в Україні «європротоколу», основною ідеєю якого є оформлення матеріалів ДТП без присутності працівників ДАІ. По-друге, пересічними українцями далеко назавжди ДАІ сприймається як еталон неупереджений та об'єктивності.

Найбільш дієвим способом контролю, спрямованого на запобігання шахрайським діям та намірам зацікавлених осіб при оформленні матеріалів ДТП, залишається залучення до зазначеної процедури особи незацікавленої. Державний контроль за оформленням матеріалів ДТП може здійснити лише уповноважений представник держави. Таким міг би стати державний аварійний агент – уповноважена державою особа, що мала би відповідний кваліфікаційний рівень, яка здійснювала би виїзд на місце ДТП без постраждалих, проводила огляд місця пригоди та опитування її учасників. За наслідками проведеної роботи аварійний агент складав би протокол огляду місця ДТП та схему і оформлював пояснення учасників пригоди без прийняття рішення про їх винуватість. Матеріали, оформлені аварійним агентом надавались би по запиті правоохоронним органів, суду, страховиків та іншим зацікавленим особам. Але формування інституту державних аварійних агентів вимагатиме витрат держбюджету на утримання відповідної структури, отже на сучасному етапі розвитку української держави не є актуальним.

Виходячи з реалій сьогодення, єдиним способом здійснення державного контролю за оформленням матеріалів ДТП залишається облік таких матеріалів. Запорукою ефективності обліку є безумовне виконання п. 8 Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод і включення до бази даних відомостей як про ДТП, що призвели до загибелі або травмування

людей та матеріальних збитків, так і про пригоди, що призвели тільки до матеріальних збитків.

Ведення первинного обліку ДТП, внаслідок яких травмовані або загинули люди, а також ДТП, оформлених водіями в порядку ч. 1 п. 2.11 Правил дорожнього руху має залишитись за Державтоінспекцією МВС України. При цьому доцільно розглянути питання щодо запровадження адміністративної відповідальності водіїв, які самостійно оформлюють матеріали ДТП, унаслідок яких не постраждали люди, за приховування таких пригод від державного обліку.

Первинний облік дорожньо-транспортних пригод, матеріали яких оформлювались за участю аварійних комісарів або представників страхових компаній, а також ДТП, за наслідками яких водіями складався «європротокол», необхідно покласти на Моторне (транспортне) страхове бюро України.

Реалізація обґрунтованих вище висновків зумовлює необхідність внести наступні зміни та доповнення до чинного законодавства:

1. Скасувати адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП). Встановити адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкі тілесні ушкодження, із внесенням відповідних змін до чинної редакції ст. 124 КУпАП.

2. Встановити адміністративну відповідальність водіїв, які самостійно оформлюють матеріали дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких не постраждали люди, за приховування таких пригод від державного обліку.

3. Законодавчо зобов'язати страховиків надавати допомогу в оформленні матеріалів ДТП водіям, з якими у них укладено договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

4. Запровадити державний облік дорожньо-транспортних пригод, матеріали яких оформлювались за участю аварійних комісарів або представників страхових компаній, а також ДТП, за якими складено «європротокол». Ведення первинного обліку ДТП цієї категорії покласти на Моторне (транспортне) страхове бюро України з подальшим наданням відповідних відомостей до Державтоінспекції МВС України як оператора єдиної централізованої бази даних.

5. Запровадити платне оформлення Державтоінспекцією МВС України матеріалів ДТП без постраждалих за заявою учасників пригоди без прийняття рішення по суті.

6. Внести зміни та доповнення до наказів МВС України, що регламентують порядок реагування на повідомлення про дорожньо-транспортні пригоди, спрямовані на невтручання працівників ДАІ у цивільно-правові відносини учасників дорожнього руху.

Проаналізувавши провадження у справах про проступки у сфері безпеки дорожнього руху, можна зробити такі висновки:

1) провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху необхідно розуміти як самостійне адміністративно-юрисдикційне провадження, що становить комплекс взаємопов'язаних і взаємообумовлених процесуальних дій уповноважених органів (посадових осіб), спрямованих на своєчасне, всебічне, повне та об'єктивне з'ясування обставин кожної справи про порушення правил, норм та стандартів у галузі дорожнього руху, вирішення її згідно з чинним законодавством та притягнення осіб, винних у їх скоєнні, до адміністративної відповідальності;

2) здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складається з окремих відносно самостійних стадій: порушення справи про адміністративний проступок та з'ясування обставин його вчинення; розгляд справи і винесення по ній постанови; оскарження (опротестування) рішення у справі та його перегляд (факультативна стадія); виконання постанови;

3) запропоновано комплекс заходів щодо подальшого вдосконалення законодавчого регулювання механізму складання матеріалів ДТП за згодою учасників пригоди без присутності працівника ДАІ (складання “Європротоколу”), серед яких:

- скасувати адміністративну відповідальність за порушення ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, та встановити її за порушення ПДР, що спричинило потерпілому легкі тілесні ушкодження, із внесенням відповідних змін до чинної редакції ст. 124 КУпАП;

- встановити адміністративну відповідальність водіїв, які самостійно оформлюють матеріали ДТП, унаслідок яких не постраждали люди, за приховування таких пригод від державного обліку;

- законодавчо зобов’язати страховиків надавати допомогу в оформленні матеріалів ДТП водіям, з якими у них укладено договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- запровадити державний облік ДТП, матеріали яких оформлювались за участю аварійних комісарів або представників страхових компаній, а також ДТП, за якими складено “Європротокол”. Ведення первинного обліку ДТП цієї категорії покласти на Моторне (транспортне) страхове бюро України з подальшим наданням відповідних відомостей до ДАІ як оператора єдиної централізованої бази даних;

- запровадити платне оформлення ДАІ матеріалів ДТП без постраждалих за заявою учасників пригоди без прийняття рішення по суті;

- внести зміни та доповнення до наказів МВС України, що регламентують порядок реагування на повідомлення про ДТП, спрямовані на невторчання працівників ДАІ у цивільно-правові відносини учасників дорожнього руху.

4) необхідно доповнити главу 20 КУпАП:

- статтею 264-1 такого змісту:

“Стаття 264-1. Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди можуть здійснювати уповноважені на те посадові особи Державтоінспекції, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у випадках порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, у тому ж числі транспортних засобів, учасників дорожнього руху та інших предметів (об'єктів), що мають відношення до дорожньо-транспортної події здійснюється, як правило, у присутності осіб – учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших зацікавлених осіб, за участю двох понятих. У невідкладних випадках транспортні засоби, речі та предмети може бути піддано оглядові з участю двох понятих під час відсутності власника (володільця).

Під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди можуть бути використані засоби фото-, відеофіксації.

Про огляд місця дорожньо-транспортної пригоди складається протокол, який додається до протоколу про адміністративне правопорушення”;

- статтею 264-2 “Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди”, в якій викласти вимоги до складання протоколу огляду місця ДТП, серед яких повинно зазначатися: дата, місце, початок та закінчення його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; час отримання повідомлення про ДТП, час прибуття на місце пригоди; відомості про особу, яка надала інформацію про ДТП; прізвища, ім'я, по батькові свідків; погодні умови, за яких був здійснений огляд місця пригоди, вид пригоди, стан, розміри дорожнього покриття,

спосіб регулювання руху на місці пригоди, стан освітлення на цій ділянці дороги; характер розташування транспортних засобів на місці пригоди, сліди протекторів шин, сліди гальмування; наявність матеріальних пошкоджень транспортних засобів; прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби;

5) з метою належного застосування адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту за правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, слід внести зміни до ч. 2 ст. 268 КУпАП, де зазначити, що присутність на засіданні суду особи, котра підлягає притягненню до адміністративної відповідальності за його вчинення, є обов'язковою;

б) необхідно ухвалити Порядок повернення тимчасово затриманих транспортних засобів зі спеціальних майданчиків та стоянок.

ВИСНОВКИ

У результаті дослідження, виконаного на основі аналізу чинних нормативно-правових актів, правозастосовної практики, осмислення наукових праць із різних галузей правової науки, автори дійшли певних висновків, також ними сформульовано рекомендації та обгрунтовано пропозиції, спрямовані на вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства у досліджуваній сфері. Основними з них є такі:

1. Безпеку дорожнього руху розуміти як систему суспільних відносин, що складається у сфері дорожнього руху для захисту інтересів його учасників у переміщенні та відображає стан їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод. Безпека дорожнього руху забезпечується цілісністю її соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової складових.

2. Адміністративна відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху розуміється як застосування до осіб, котрі вчинили адміністративні проступки (порушення норм законодавства про дорожній рух), адміністративних стягнень, що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства. Доведено доцільність виокремлення в системі адміністративної відповідальності підінституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

3. У періодизації історичного розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху виділено чотири періоди: імперський (кінець XIX – початок XX століття); революційний (перехідний) (1917-1924 рр.); радянський (розокремлений на п'ять етапів: перший – 1924-1930 рр., другий – 1930-1940 рр., третій – 1940-1961 рр., четвертий – 1961-1984 рр., п'ятий – 1984-1993рр.);

сучасний (розокремлений на три етапи: перший – 1993-2001 рр., другий – 2001-2008 рр., третій – з 2008 р. – дотепер).

4. Соціальну обумовленість встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух визначає низка факторів, які запропоновано поділити на підстави (соціальні, науково-технічні, економічні, профілактичні, адміністративно-правові, політичні, нормативно-правові) та умови (адміністративно-процесуальні, організаційно-правові, культурні та професійні).

5. Наголошено на необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн щодо: видів адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху (зокрема, систему адміністративних стягнень може бути доповнено такими заходами як обмеження, заборона або припинення діяльності суб'єкта господарювання); розмірів адміністративних штрафів (встановлюється здебільшого в розмірі реальної шкоди, а в деяких державах до суми реальної шкоди додається ще й майновий розмір наслідків, які ця шкода завдасть у майбутньому); запровадження системи нарахування штрафних балів; застосування комбінації з різних санкцій; стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення; встановлення покарання за найнебезпечніші порушення правил дорожнього руху у вигляді тюремного ув'язнення; законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами; вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо.

6. Підставою притягнення до адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є вчинення адміністративного правопорушення, що визнане як суспільно небезпечне, протиправне, винне (умисне або необережне) діяння (дія чи бездіяльність), яке порушує закріплені в адміністративному законодавстві права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови користування вулично-шляховою мережею і за яке законом передбачено адміністративну відповідальність. Серед чинників, що впливають на виникнення цих правопорушень слід виділяти технічний,

дорожній, географічний, погодно-кліматичний та “людський” чинники.

7. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають характерні об’єктивні ознаки, серед яких: а) здійснюються як у формі дії, так і бездіяльності; б) пов’язані з порушенням вимог законодавства про дорожній рух; в) є суспільно небезпечними діяннями; г) є винними діяннями і можуть бути здійснюваними як умисно, так і необережно; д) є караними діяннями; е) завжди пов’язані з дорожнім рухом. Встановлено, що обов’язковою ознакою об’єктивної сторони адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є місце та наслідки скоєного правопорушення.

Запропоновано поділ суб’єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху на загальні (учасники дорожнього руху), спеціальні (посадові особи) та особливі (суб’єкти господарювання – автомобільні перевізники).

8. На підставі комплексного аналізу адміністративних стягнень за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху визначено, що найбільш застосовуваним серед них є штраф. У зв’язку з його нездатністю виконувати наразі превентивну, виховну і каральну функції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху наголошено на необхідності перегляду його розмірів, переважно у бік збільшення, а також систематичного перегляду розмірів адміністративних штрафів за вказані правопорушення залежно від соціально-економічного стану країни.

9. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху визначено як самостійне адміністративно-юрисдикційне провадження, що становить комплекс взаємопов’язаних і взаємообумовлених процесуальних дій уповноважених органів (посадових осіб), спрямованих на своєчасне, всебічне, повне та об’єктивне з’ясування обставин кожної справи про порушення правил, норм та стандартів у галузі дорожнього руху, вирішення її згідно з чинним законодавством та притягнення осіб, винних у їх скоєнні, до адміністративної відповідальності.

Здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху складається з окремих відносно самостійних стадій: порушення справи про адміністративний проступок та з'ясування обставин його вчинення; розгляд справи і винесення по ній постанови; оскарження (опротестування) рішення у справі та його перегляд (факультативна стадія); виконання постанови.

10. Запропоновано комплекс заходів щодо подальшого вдосконалення законодавчого регулювання механізму складання матеріалів ДТП за згодою учасників пригоди без присутності працівника ДАІ (складання "Європротоколу"), серед яких:

- скасувати адміністративну відповідальність за порушення ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, та встановити її за порушення ПДР, що спричинило потерпілому легкі тілесні ушкодження, із внесенням відповідних змін до чинної редакції ст. 124 КУпАП;

- встановити адміністративну відповідальність водіїв, які самостійно оформлюють матеріали ДТП, унаслідок яких не постраждали люди, за приховування таких пригод від державного обліку;

- законодавчо зобов'язати страховиків надавати допомогу в оформленні матеріалів ДТП водіям, з якими у них укладено договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- запровадити державний облік ДТП, матеріали яких оформлювались за участю аварійних комісарів або представників страхових компаній, а також ДТП, за якими складено "Європротокол". Ведення первинного обліку ДТП цієї категорії покласти на Моторне (транспортне) страхове бюро України з подальшим наданням відповідних відомостей до ДАІ як оператора єдиної централізованої бази даних;

- запровадити платне оформлення ДАІ матеріалів ДТП без постраждалих за заявою учасників пригоди без прийняття рішення по суті;

– внести зміни та доповнення до наказів МВС України, що регламентують порядок реагування на повідомлення про ДТП, спрямовані на невторчання працівників ДАІ у цивільно-правові відносини учасників дорожнього руху.

11. Сформульовано низку пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху. Зокрема, запропоновано:

– з метою уникнення використання в інших нормативно-правових актах понять, які суперечили б смислового значенню тих, що викладені в Законі України “Про дорожній рух”, в преамбулі окремою статтею “Визначення основних термінів” навести визначення основних правових понять, що застосовуються при регулюванні діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху, серед яких: “дорожній рух”, “безпека дорожнього руху”, “учасник дорожнього руху”, “забезпечення безпеки дорожнього руху” тощо;

– враховуючи суспільну шкідливість адміністративних деліктів, що вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху, виділити їх в окрему главу КУпАП “Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху”;

– доповнити главу 20 КУпАП:

а) статтею 264-1 “Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди”

“Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди можуть здійснювати уповноважені на те посадові особи Державтоінспекції, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у випадках порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, у тому ж числі транспортних засобів, учасників дорожнього руху та інших предметів (об’єктів), що мають відношення до дорожньо-транспортної події

здійснюється, як правило, у присутності осіб – учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших зацікавлених осіб, за участю двох понятих. У невідкладних випадках транспортні засоби, речі та предмети може бути піддано оглядові з участю двох понятих під час відсутності власника (володільця).

Під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди можуть бути використані засоби фото-, відеофіксації.

Про огляд місця дорожньо-транспортної пригоди складається протокол, який додається до протоколу про адміністративне правопорушення”;

б) статтею 264-2 “Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди”, в якій викласти вимоги до складання протоколу огляду місця ДТП, серед яких повинно зазначатися: дата, місце, початок та закінчення його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; час отримання повідомлення про ДТП, час прибуття на місце пригоди; відомості про особу, яка надала інформацію про ДТП; прізвища, ім'я, по батькові свідків; погодні умови, за яких був здійснений огляд місця пригоди, вид пригоди, стан, розміри дорожнього покриття, спосіб регулювання руху на місці пригоди, стан освітлення на цій ділянці дороги; характер розташування транспортних засобів на місці пригоди, сліди протекторів шин, сліди гальмування; наявність матеріальних пошкоджень транспортних засобів; прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби;

– з метою належного застосування адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту за правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, внести зміни до ч. 2 ст. 268 КУпАП, де зазначити, що присутність на засіданні суду особи, котра підлягає притягненню до адміністративної відповідальності за його вчинення, є обов'язковою;

– ухвалити Порядок повернення тимчасово затриманих транспортних засобів зі спеціальних майданчиків та стоянок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний наук.-дослід. і проектний ін-т ; за заг. ред. А. М. Редзюка. – К. : ДП “ДержавтотрансНДІпроект, 2005. – 400 с.
2. Адміністративна відповідальність в Україні : [навч. посібник] / за заг. ред. А. Т. Комзюка. – Харків : Право, 1998. – 78 с.
3. Адміністративна відповідальність в Україні / [Комзюк А. Т., Гуменюк В. К., Джагупов Г. В. та ін.] ; за заг. ред. А. Т. Комзюка. – [3-тє вид., доопрацьов.] – Х : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. – 80 с.
4. Адміністративне деліктне законодавство : зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О. А. Банчук. – К., 2007. – 912 с.
5. Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : у 2 т: Том 1: Загальна частина / [ред. колегія : В. Б. Авер’янов (голова)]. — К. : Юридична думка, 2004. — 584 с.
6. Адміністративне право України : [академ. курс : підруч. для студ. юрид. спец. ВНЗ] / [В. Б. Авер’янов, О. Ф. Андрійко, Ю. П. Битяк, І. П. Голосніченко и др.]; под ред. В. Б. Авер’янова. — К. : Юридична думка, 2007. – Т. 1 : Загальна частина. – 2007. – 591 с.
7. Адміністративне право України : навч. посіб. / за заг. ред. Т. О. Коломoeць., Г. Ю. Гулевської. – К. : Істина, 2008. – 216 с.
8. Адміністративне право України : [підручник для юрид. вузів і факультетів / Ю. П. Битяк, В. В. Богущкий, В. М. Гаращук, В. В. Зуй та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. – Харків : Право. – 2000. – 520 с.
9. Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. С. В. Ківалова. – Одеса : Юрид. літ., 2003. – 896 с.
10. Адміністративне право України : підручник / [Ю. П. Битяк, В. М. Паращук, О. В. Дьяченко та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 544 с.

11. Адміністративне право України : посіб. для підготов. до іспитів / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – Ірпінь : Вид. Паливода А. В., 2001. – 194 с.
12. Адміністративний кодекс УСРР : станом на 1 листопада 1934 р. – К. : Вид-во ВУЦВК «Радянське будівництво і право», 1934. – 183 с.
13. Административное право и административная деятельность органов внутренних дел : учеб. для слушателей Акад. М-ва внутренних дел СССР / под ред. Л. Л. Попова. – М. : Акад. МВД СССР, 1990. – 222 с.
14. Административное право Украины : [учебник для студентов высш. учеб. заведений юрид. спец] / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцкий, В. Н. Гаращук и др.]; под ред. Ю. П. Битяка. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – Х. : Право, 2003. – 576 с.
15. Административное право : учебник / под ред. Л. Л. Попова. – М. : Юристь, 2002. – 699 с.
16. Административное право : учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. – М. : Юристь, 1999. – 728 с.
17. Административный процесс : [учебник] / Л. Л. Попов, Ю. И. Мигачев, С. В. Тихомиров. – М. : ТК Велби, изд-во Проспект, 2006. – 688 с.
18. Бандурка А. М. Административный процесс : [учебник] / А. М. Бандурка, Н. М. Тищенко. – Харьков : изд-во НУВД, 2001. – 352 с.
19. Бахрах Д. Н. Административное право России : [учебник для вузов] / Д. Н. Бахрах. – М. : НОРМА, 2000. – 640 с.
20. Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан в СССР : [учеб. пособие.] / Д. Н. Бахрах. – Свердловск : Изд. Урал. ун-та, 1989. – 204 с.
21. Бахрах Д. Н. Советское законодательство об административной ответственности: учеб. пособ. / Бахрах Д. Н. – Пермь, 1969. – 344 с.

22. Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа до документа: <http://www.rodon.org/society-111112114049>

23. Безопасность на автомобильном транспорте. Доклад Питера Крауза — руководителя департамента Международного союза автомобильного транспорта // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.iru-eapd.org/iru-moscow/2004/12/forum/pk.htm>.

24. Беленький В. А. О сущности нарушений общественного порядка / В. А. Беленький // Вестник Московского ун-та. – 1970. – № 6. – С. 67–69.

25. Берзін П. С. Незаконне використання засобів індивідуалізації учасників господарського обороту, товарів та послуг : аналіз складів злочину, передбаченого ст. 229 КК України : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.08 / Берзін Павло Сергійович. – К., 2004. – 311 с.

26. Берлач А. І. Адміністративне право України : [навч. посіб. для дист. навч] / А. І. Берлач. – К. : Ун.-т “Україна”, 2005. – 472 с.

27. Бесчастный В. М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху : монографія / В. М. Бесчастный. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Дідоренка, 2011. – 476 с.

28. Битяк Ю. П. Административное право Украины (Общая часть) : учебное пособие / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй. – Х. : ООО „Одиссей”, 1999. – 224 с.

29. Битяк Ю. П. Административное право Украины : [учебник, 2-е изд., перераб. и допол.] / Ю. П. Битяк. – Х. : Право, 2003. – 305 с.

30. Біла Р. Л. Адміністративний примус і відповідальність по адміністративному праву / Р. Л. Біла // Адміністративне право України : [підручник] / С.В. Ківалова. – Одеса : Юрид. література, 2003. – 896 с.

31. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность / С. Н. Братусь. – М. : Городец. издат., 2001. – 215 с.

32. Бронштейн Л. А. Экономика автомобильного транспорта : [учеб. для студ. вузов, обучающихся по специальности «Автомобили и

автомобильное хозяйство»] / Л. А. Бронштейн, А. С. Шульман. – М. : Транспорт, 1976. – 350 с.

33. Бугайчук К. Л. Адміністративні проступки: сутність та організаційно-правові заходи їх профілактики : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Бугайчук Костянтин Леонідович. – Х., 2002. – 243 с.

34. Васильев А. С. Административное право Украины (общая часть) : [учебное пособие] / А. С. Васильев. – Х. : „Одиссей”, 2002. – 288 с.

35. Галаган И. А. Административная ответственность в СССР: гос. и материально-правовое исследование / Галаган И. А. – Воронеж : Из-во Воронеж. ун-та, 1970. – 243 с.

36. Галаган И. А. Административная ответственность в СССР / И. А. Галаган. – Воронеж : ВГУ, 1970. – 267 с.

37. Гавриш С. Б. Концептуальні питання застосування нового кримінального законодавства України / С. Б. Гавриш, Є. В. Фесенко // Новий Кримінальний кодекс України: питання застосування і вивчення : матеріали міжнар. наук-практ. конф. (Харків, 25-26 жовтня 2001 року). – К ; Х. : Юрінком Інтер, 2002. – С. 11-14.

38. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гаркуша Анатолій Володимирович. – Ірпінь, 2004. – 208 с.

39. Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Доклад Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Кофи Аннана на 58-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dorogajizni.ru/old/20/kofi.htm>.

40. Голубева Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Голубева Галина Кирилівна. – Ірпінь, 2008. – 186 с.

41. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України : [навчальний посібник] / С. Т. Гончарук. – К. : Видавництво УАВС, 1995. – 78 с.
42. Грибанова М. Правосуб'єктні підстави адміністративної відповідальності фізичних осіб / М. Грибанова // Право України. – 2001. – № 12. – С. 39–41.
43. Гуржій Т. О. Встановлення ознак суб'єкта адміністративного делікту в процесі адміністративно-правової кваліфікації / Т. О. Гуржій // Право України. – 2003 – № 5. – С. 75–79.
44. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Т. О. Гуржій. – К., 2011. – 41 с.
45. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – 551 с.
46. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К., 2005. – 192 с.
47. Гуржій Т. О. Логіко-філософські категорії і класифікація об'єктів адміністративного делікту / Т. О. Гуржій // Право України. – 2003. – №1. – С. 13–18.
48. Гуржій Т. О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху : [монографія] / Тарас Олександрович Гуржій. – К. : ДНДІ МВС України, 2010. – 256 с.
49. Гуржий Т. А. Основные начала государственной политики безопасности дорожного движения в Украине / Т. А. Гуржий // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – С. 29–30.
50. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення

безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / С. М. Гусаров. – Х., 2002. – 183 с.

51. Гусаров С. М. До питання про визначення принципів державного управління безпекою дорожнього руху / С. М. Гусаров // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2002. – № 3. – С. 80-87.

52. Даль В. И. Толковый словарь русского языка.- М., 2000.— С. 442; Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. - М., 1994. – 459 с.

53. Данількевич М. І. Адміністративне право України : навчальний посібник / М. І. Данількевич. – Дніпропетровськ, 2001. – 134 с.

54. Денисов Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р. И. Денисов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1982 – 194 с. – 250 с.

55. Державне управління : теорія і практика / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 432 с.

56. Державне управління в Україні : навч. посіб. / [В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, І. П. Голосніченко та ін.] ; за заг.-ред. В. Б. Авер'янова. – К. : Юрінком-Інтер, 1999. – 266 с.

57. Додін Є. В. Гарантії законності адміністративної відповідальності / Євгеній Васильович Додін. – К. : Знання, 1976. – 48 с.

58. Додин Е. В. Основания административной ответственности / Евгений Васильевич Додин. – М. : Ученые труды ВИЮН, 1965. – С. 34.

59. Додин Е. В. Правонарушения в системе механизма торможения социально-экономического развития страны / Е. В. Додин // Роль органов внутренних дел в преодолении антиобщественных проявлений : межвуз. сборн. науч. трудов. – К. : НИиРИО КВШ МВД СССР, 1988. – С. 32–37.

60. Додін Є. В. Удосконалення законодавства про адміністративну відповідальність юридичних осіб / Є. В. Додін // Концепція розвитку законодавства України. – К., 1996. – С. 114–115.

61. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня кандидата юрид. наук : спец. 12.00.07 „адміністративне право і

процес; фінансове право; інформаційне право” / М. М. Долгополова. – Х., 2003. – 19 с.

62. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / М. М. Долгополова. – Х., 2003. – 208 с.

63. Доненко В. В. Генеза функцій міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху / В. В. Доненко // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2007. – № 1. – С. 84–94.

64. Дрозд Ю. В. Співвідношення адміністративної відповідальності з іншими видами адміністративного примусу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Дрозд Юрій Васильович. – Київ, 2010. – 211 с.

65. Единбурзька Європейська Рада, “Висновки керівництва” // Бюлетень Європейської Ради. – 1992. – № 12. – С. 7-40.

66. Жильцов О. Л. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : процесуально - правовий аспект : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О. Л. Жильцов. – Запоріжжя : Запорізький юридичний інститут Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, 2006. – 19 с.

67. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М., Юр. лит. – 1989. – 222 с.

68. Жулев В. И. Ответственность участников дорожного движения / В. И. Жулев, С. И. Гирько. – М., 1987. – 160 с.

69. Жулев В. И. Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения / В. И. Жулев, В. П. Митин. – М., 1979. – 112 с.

70. Жулев В. И. Транспортные преступления / Виктор Иванович Жулев. – М. : Спартак, 2001. – 190 с.

71. Забарний Г. Г. Адміністративне право України / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, О. В. Терещук, В. К. Шкарупа. – К. : Вид. Паливода А. В.,

2001. – 194 с.; Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху // Вісник ДАІ України. – К., 2002. – 180 с.

72. Замосковцев П. В. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел : учеб. пособ. / П. В. Замосковцев, А. И. Коробеев. – Хабаровск : Хабаровская высшая школа МВД СССР. – 76 с.

73. Збірник Постанов і розпоряджень Уряду Української радянської соціалістичної республіки. – 1947. – № 8. – Ст. 43.

74. Зима О. Т. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О. Т. Зима. – Х., 2001. – 19 с.

75. Иванов Л. Административная ответственность юридических лиц / Л. Иванов // Закон. – 1998. – № 9. – С. 88–92.

76. Карфідов О.П. Шляхи розв’язання суперечностей нормативних документів у сфері безпеки дорожнього руху / О.П. Карфідов // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. пр. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС. – 2007. – № 2. – С. 98-108.

77. Ківалов С. В. Адміністративне право України : навч.-метод. посіб. / С. В. Ківалов, Л. Р. Біла. – [2-ге вид., перероб. і доп.]. – Одеса : Юрид. літ., 2002. – 312 с.

78. Клебесберг Д. Транспортная психология : Пер.с нем. / Клебельсберг Д. ; под ред. Мазуркевича В. Б . – М. : Транспорт, 1989 . – 367 с.

79. Коваль Л. В. Адміністративне право : [підручник] / Л. В. Коваль. – К., 1998. – 207 с.

80. Коваль Л. В. Административно-деликтное отношение / Коваль Л. В. – К. : Вища школа, 1979. – 231 с.

81. Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення / Коваль Л. В. – К. : Вища школа, 1975. – 157 с.

82. Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках [Електронний ресурс]. – Режим доступу : // www.vescc.com.

83. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : [текст Кодекса по состоянию на 24 сентября 2004 г.]. – Минск : Амалфея, 2004. – 27 с.

84. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.zakon.kz/doc/lawer>.

85. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : [постатейный научно-практический комментарий] / [ред. А.П. Шергин]. – М. : ЗАО “Библиотечка “Российской газеты”, 2002. – 640 с.

86. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

87. Кодекс Украины об административных правонарушениях : [научно-практический комментарий] / [под общ. ред. А. С. Васильева]. – [3-е вид.]. – Х. : ООО “Одиссей”, 2002. – 1040 с.

88. Кодекс України про адміністративні правопорушення : наук.-практ. коментар / за заг.ред. А. С. Васильєва, О. І. Миколенка. – Х. : Одиссей, 2010. – 1024 с.

89. Козлов Ю. М. Административное право : [учебник] / Ю. М. Козлов, Л. Л. Попов. – М., 2002. – 728 с.

90. Коліушко І. Поняття адміністративної відповідальності та адміністративного правопорушення в сучасному українському праві / І. Коліушко, О. Банчук // Право України. – 2008. – № 4. – С.31–36.

91. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер. 2008. – 256 с.

92. Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.

93. Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник, 2-ге видання, доповнене] / В. К. Колпаков. – К., 2000. – 245 с.

94. Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 752 с.
95. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : [монографія] / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 528 с.
96. Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підруч. для юрид. вузів і фак.] / В. Колпаков, О. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.
97. Колпаков В. К. Адміністративний договір у державному управлінні / Валерій Костянтинівич Колпаков // Конституційні гарантії захисту людини у правоохоронній діяльності. – Дніпропетровськ : Поліграфіст, 1999. – С. 166–168.
98. Колпаков В. К. Деліктний феномен в адміністративному праві України : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07 / Валерій Костянтинівич Колпаков. – К., 2005. – 469 с.
99. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254 к 196 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
100. Копейчиков В.В. Загальна теорія держави і права: Навчальний посібник. - К.: "Юрінком", 1997. – 320 с.
101. Костів М. В. Адміністративна правосуб`єктність юридичних осіб : теоретичні та практичні аспекти : [монографія] / М. В. Костів. – Л. : ПП Лукашук В. С., 2006. – 129 с.
102. Костюк М. Перші кроки столичних автомобілів / М. Костюк // Зустрічна смуга. – 2007. – № 10. – 108 с.
103. Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.
104. Лейст О. Э. Санкции в советском праве. - М., 1962. - 194 с.
105. Літошенко О. С. Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Літошенко Олена Святославівна. – К., 2004. – 199 с.
106. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. — М., 2003. – 44 с.

107. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія / Дмитро Миколайович Лук'янець. – К : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. – 220 с.

108. Лунев А. Е. Административная ответственность за правонарушения / Лунев А. Е. – М. : Госюриздат, 1961. – 187 с.

109. Луцюк П. П. Історія розвитку законодавства про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) / П. П. Луцюк // Забезпечення безпеки дорожнього руху: науково-методичні аспекти, організаційно-практичні проблеми, перспективи та шляхи їх вирішення : матеріали міжнародної наук.-практ. конф., 2 червня 2006 р. – Донецьк : ДЮОІ ЛДУВС, 2006. – С. 214–221.

110. Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Майоров Владимир Иванович. – Екатеринбург, 1997. – 326 с.

111. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы. – Челябинск, 2007. – 208 с.

112. Мальцев В. В. Социальная ответственность личности, уголовное право и уголовная ответственность // Правоведение. — 2000. — № 6. – 459 с.

113. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Микитюк Микола Андрійович. – К., 2008. – 217 с.

114. Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учеб. пособ. / Александр Иванович Миколенко, – Х. : Одиссей, 2004. – 272 с.

115. Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : [учеб. пособ., издательство второе, дополненное] / А. И. Миколенко. – Х. : Одиссей, 2006. – 352 с.

116. Михайленко О. Р. Основи держави і права / Михайленко О. Р. – К. : Феміна, 1995. – 160 с.

117. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. — 203 с.

118. Мінка Т.П. Адміністративне видворення іноземців органами внутрішніх справ: дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / Мінка Тетяна Павлівна. – К., 2003. – 199 с.

119. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / В. Ф.. — К., 2011. — 18 с.

120. Наказ МВС України від 26 лютого 2009 року № 77 “Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – Ст. 1193.

121. Наказ МВС України від 27 березня 2009 року № 111 “Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1777.

122. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за редакцією М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – [3-тє вид., перероб. та доп.]. – К. : Атіка, 2003. – 1056 с.

123. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / В. В. Новіков. – К., 1997. – 197 с.

124. О безопасности дорожного движения : Закон Российской Федерации от 10.12.1995 г., № 196-ФЗ // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://duma.consultant.ru/page.aspx?1164879>.

125. Ожегов С. А. Словарь русского языка / С. А. Ожегов. – М. : Рус. яз., 1984. – 816 с.

126. Остапенко О. І. Адміністративна деліктологія : соціально-правовий аспект, феномен і проблеми розвитку / О. І. Остапенко – Л. : ЛІВС, 1995. – 321 с.

127. Петков С.В. Адміністративно-правова реформа в Україні : практикум / С.В. Петкова. – Запоріжжя : КПУ, – 2010. – 225 с.

128. Подоляка А. М. Адміністративно-правовий статус Державної автомобільної інспекції МВС України : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / А. М. Подоляка. — Харків. — 2004. — 194 с.

129. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті : Указ Президента України від 06 квітня 2011 р. // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 71.

130. Постанова Кабінету Міністрів України від 9 липня 2008 року № 606 “Про затвердження Порядку проведення державного технічного огляду колісних транспортних засобів” // Офіційний вісник України. – 2008. – № 51. – Ст. 1682.

131. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 року № 487 “Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 37. – Ст. 1258.

132. Постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2009 року № 670 “Про затвердження Типової програми з навчання населення Правил дорожнього руху” // Офіційний вісник України. – 2009. – № 50. – Ст. 1697.

133. Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 456 “Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів” // Офіційний веб-сайт

Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=456-98-%EF>

134. Правила дорожнього руху в Японії [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_za_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/

135. Про автомобільний транспорт : закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 105.

136. Про автомобільні дороги : закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 51. – Ст. 556.

137. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 79. – Ст. 2652.

138. Про внесення змін до Закону України „Про автомобільний транспорт” : закон України від 23 лютого 2006 № 3492-IV // Відомості Верховної Ради. – 2006. – № 32. – Ст. 273.

139. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення : Закон України від 05 жовтня 2000 р. // Офіційний вісник України. – 2000. – № 44. – Ст. 1885.

140. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху : закон України від 5 квітня 2001 року № 2350-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 107.

141. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

142. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26 лютого 2009 р. № 77 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – Ст. 1193.

143. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби МВС України : наказ МВС України від 27

березня 2009 р. № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1777.

144. Про затвердження Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів : наказ МВС України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства юстиції України від 24.02.1995 р. №114/38/15-36-18. – К. CD-вид-во „Інфодиск”, 2008. – 1 електрон. опт. диск (CD-ROM): кольор.; 12 см. – Систем. вимоги : Pentium; 32 Mb RAM; Windows 95, 98, 2000, XP; MS Word 97-2000. – Назва з титул. екрану.

145. Про затвердження Концепція державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 року № 1384-р. – К. CD-вид-во „Інфодиск”, 2008. – 1 електрон. опт. диск (CD-ROM): кольор ; 12 см. – Систем. вимоги: Pentium; 32 Mb RAM; Windows 95, 98, 2000, XP; MS Word 97-2000. – Назва з титул. екрану.

146. Про затвердження правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8, т. 2. – С. 142.

147. Про затвердження правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 8. – С. 283.

148. Про міліцію : закон України від 20.12.1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20.

149. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20.11.2007 р. № 1121. // Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1121%2F2007>

150. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від від 06.04.2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

151. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – С. 52.

152. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

153. Проведение периодического технического осмотра в странах ЕС // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gtostart.ru/ec>

154. Проект концепції державної програми підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: http://mintrans.gov.ua/article/show/article_id/2187/highlight

155. Развадовский В. И. Административная ответственность за нарушение норм, правил и стандартов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Развадовский Виктор Иосифович. – Одесса, 1998. – 176 с.

156. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : [монографія] / НУВС МВС України. – Х. : НУВС, 2004. – 284 с.

157. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи розв'язання) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07 / В. Й. Развадовський. – Х., 2004. – 508 с.

158. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России : учеб. пособ. для студентов вузов, обучающихся по направлениям подгот. дипломир. специалистов «Эксплуатация назем. трансп. и трансп. оборудования» и "Орг. перевозок и упр. на трансп.» / А. Д. Рубец. – 2-е изд., стер. - М. : Academia, 2004. – 299 с.

159. Савенко В. Я. Транспорт і шляхи сполучення : підручник / В. Я. Савенко, В. А. Гайдукевич. – [2-ге вид.]. – К. : Арістей, 2007. – 256 с.

160. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / О. Ю. Салманова. – Харків, 2002. – 232 с.
161. Сборник законов Украинской ССР и указов Президиума Верховного Совета Украинской ССР: 1938-1979 : в 2 т. / под ред. Я. Я. Колотухина, Ф. Г. Бурчака. – К. : Политиздат Украины, 1980. – Т. 2: I-VIII. – 1980. – 648 с.
162. Сенченко С. А. Теоретико-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения : [научное пособие] / С. А. Сенченко. – М. : Инфра-М, 1995. – 178 с.
163. Скакун О. Ф. Теория государства и права: учеб. [для студ. вузов] / Ольга Федоровна Скакун. – Х. : Консум, 2000. – 704 с.
164. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник / О.Ф. Скакун ; пер. з рос. – Х. : Консум, 2001. – 656 с.
165. Словарь русского языка / под. ред. А. П. Евгеньевой. – М. : Рус. яз., 1981. – 803 с.
166. Словарь современного русского литературного языка : [в 20 т.]. – [изд. 2-е, перераб. и доп.]. – М. : Рус. яз., 1991 – Т. 1 : А-Б. – 1991. – 864 с.
167. Советская военная энциклопедия : [в 8 т.]. – М. : Воениздат, 1976 – 1980. – Т. 1 : А-Бюро. – 1976. – 640 с.
168. Советское административное право / под ред. В. И. Поповой и М. С. Студеникиной. – М. : Юрид. лит., 1988. – 320 с.
169. Собакаръ А. О. Актуальні питання вдосконалення правил дорожнього руху України / А. О. Собакаръ // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. пр. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС. – 2004. – № 2. – С. 158-166.
170. Собакаръ А. О. Безпека руху на транспорті в Україні: сучасний етап забезпечення та перспективи вдосконалення / А. О. Собакаръ // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: збірник наукових

праць. – Донецьк: ДЮІ ДЛУВС ім. Е.О.Дідоренка, 2008. – № 4. – С. 145-155.

171. Собакарь А. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В. Бесчастный, А. Собакарь // Віче. – 2007. – № 4 (265). – С. 2-5.

172. Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1917. – Отд. 1. – № 105. – С. 923 - 934.

173. Сорока Л. В. Адміністративна відповідальність за незаконний обіг наркотичних засобів та психотропних речовин : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Сорока Лариса Володимирівна – К., 2005. – 191 с.

174. Справочник по безопасности дорожного движения в Норвегии // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.madi.ru/spravochnik>.

175. Статистика ДТП за 12 місяців 2014 року по Україні за даними ДДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>

176. Статут автомобільного транспорту Української РСР, затверджений постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=401-69-%EF>

177. Стефанюк В. Інститут адміністративної відповідальності юридичних осіб : проблеми теорії та практики / В. Стефанюк, І. Голосніченко, Г. Михеєнко // Право України. – 1999. – № 9 – С. 6–9.

178. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. / Семен Григорович Стеценко. – К. : Атіка, 2007. – 624 с.

179. Столбов Б. А. Сборник законодательства и иных нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Ю. С. Суетенков, А. Г. Зимица. – М. : Юрид. лит., 1978. – 264 с.

180. Столбов Б. А. Сборник законодательных и нормативных актов об административной ответственности / Б. А. Столбов, Н. Д. Корешков, А. Г. Зимица. – М. : Правда, 1972. – 264 с.

181. Стоцька М. М. Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / М. М. Стоцька. – Х., 2007. – 265 с.
182. Стрельников А. В. Адміністративна відповідальність за порушення законодавства про рекламу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Стрельников Андрій Вікторович. – Одеса, 2004. – 199 с.
183. Суковицин В. И. От городского до инспектора ГИБДД. Иллюстрированная история службы / В. И. Суковицин. – М. : Вариант, 2002. – 288 с.
184. Тараненко С. М. Відповідальність за порушення законодавства про дорожній рух (нормативна база, коментарі, зразки процесуальних документів) / С. М. Тараненко, А. О. Собакарь – Донецьк : Донецький юридичний ін-т МВС, 2005. – 134 с.
185. Тархов В. А. Понятие юридической ответственности // Там же. – 1973. № 2. – С. 35.
186. Тенчов Э.С. Институты права: система и взаимосвязь // Советское государство и право. - 1986. - №8. - С. 60-66.
187. Тлумачний словник – мінімум української мови / [укл. : Л. О. Ващенко, О. М. Єфімов]. – [2-е вид.]. – К. : Довіра, 2000 . – 546 с.
188. Турчин А. Б. Поняття адміністративної відповідальності та проблемні аспекти його врегулювання у період реформених змін у законодавстві України / А.Б. Турчин // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації професійних спілок України Серія: Право та державне управління. – 2011. – №1. – С. 112-118
189. Устав Организации Объединенных Наций / ООН. Управление общественной информации. – Нью-Йорк : ООН, 1990. – 83 с.
190. Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за порушення, що посягають на безпеку цивільної авіації : дискусійні питання / А. В. Філіппов // Юридична Україна. – 2006. – № 6. – С. 26–30.

191. Хлівний А. Гольф-кар швидший за поліцейські машини / А. Хлівний // Моменти. – 2008. – № 10 (26). – С. 29. Додаток до газети „Іменем Закону” № 44 (5638).

192. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України

Ф. 2 Рада Народних Комісарів Української РСР. 1918–1996 рр.

оп. 7.

Спр. 212. Постанови Ради Народних Комісарів УРСР Оригінали №813-841. червень 1940 р, 179 арк.

193. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України

Ф. 2 Рада Народних Комісарів Української РСР. 1918–1996 рр.

оп. 8.

Спр. 8376. Матеріали про хід виконання постанов Ради Міністрів Української РСР щодо організації автомобільного пасажирського сполучення на автомобільних шляхах, поліпшення технічного обслуговування станцій та експлуатації автомобілів у колгоспах, боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті. 11 березня 1953 р. – 9 листопада 1953 р., 178 арк.

194. Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Циба Євген Володимирович. – Запоріжжя, 2011. – 228 с.

195. Черданцев А. Ф., Кожевников С. П. О понятии и содержании юридической ответственности // Правоведение. – 1975. – № 5. – 41 с.

196. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – 472 с.

197. Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ століття (історико-правове дослідження) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – 527 с.
198. Шишов О. Ф. Преступление и административный проступок : учеб. пособ. / О Ф. Шишов. – М. : ВЮЗИ, 1967. – 68 с.
199. Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Шудріков Володимир Михайлович. – Донецьк, 2008. – 210 с.
200. Якуба О. М. Административная ответственность / О. М. Якуба. – М. : Юрид. лит., 1972. – 152 с.
201. Якуба О. М. Административная ответственность по советскому праву в свете дальнейшего усиления охраны прав личности : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук / О. М. Якуба. – Х., 1964. – 35 с.
202. Ярмыш А. Н. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения / А. Н. Ярмыш // Эффективность инвестиций в безопасность дорожного движения : материалы круглого стола [Второй международный конгресс „Безопасность на дорогах ради безопасности жизни”], (г. Санкт-Петербург, 16–18 сентября 2008 г.). – СПб. : Мин-во транспорта Российской Федерации, 2008. – С. 31-40.
203. Ярова Р. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів / Р. Ярова // Юридична Україна. – 2006. – № 3 (39). – С. 47-50.
204. Green D. W. Freight transport association. Training and personnel services. (Международное транспортное законодательство). – С. 2-3.
205. Maybourn, R. Der Preis für Sicherheit. Die Ansichten eines Reeders // Schiff & Hafen/Kommandobrücke. Heft 10.–1981, 33. Jahrtag. – 562 s.
206. Roads accidents data : Switzerland (1998-2008). – Bern : DETEC, 2009. – 83 p.

207. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage- Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublikdeutschland).s9-53.
208. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. – Zürich : Den öffentlichen Verlag, 2007. – 210 s.